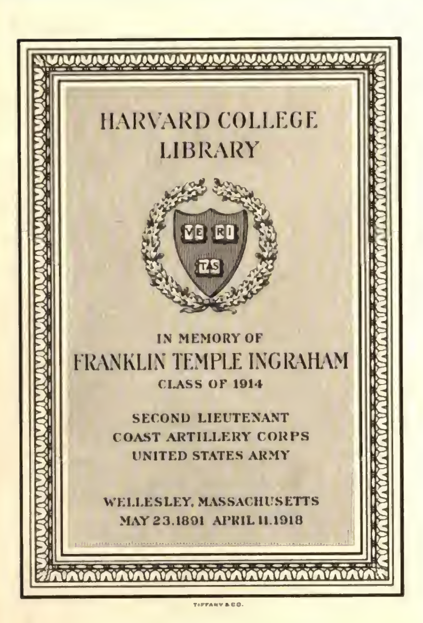
Marine-runds...


HARVARD COLLEGE
LIBRARY
VE RI
TAS
IN MEMORY OF
FRANKLIN TEMPLE INGRAHAM
CLASS OF 1914
SECOND LIEUTENANT
COAST ARTILLERY CORPS
UNITED STATES ARMY
WELLESLEY, MASSACHUSETTS
MAY 23.1891 APRIL 11.1918
TIFFANY & CO.





Sonderheft

der

Marine-Rundschau

enthaltend den

Entwurf einer Novelle
zum Gesetze, betreffend die deutsche Flotte,

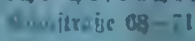
vom 10. April 1898

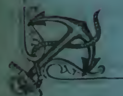
nebst Begründung und Anlagen

und angefügter Beilage:

Die Steigerung der Deutschen Seeinteressen von 1896 bis 1898.



Berlin 1900.
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung

Kochstraße 68—71.






HARVARD COLLEGE
NOV 3 1937
LIBRARY

Entwurf einer Novelle

zum

Gesetze, betreffend die deutsche Flotte, vom 10. April 1898

(Reichs-Gesetzbl. S. 165).

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen 2c. verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths und des Reichstags, was folgt:

I. Schiffsbestand.

§. 1.

1. Der in dem Gesetze, betreffend die deutsche Flotte, vom 10. April 1898 festgesetzte Schiffsbestand wird

vermehrt um:

a) verwendungsbereit:
- 1 Flottenflaggschiff,
- 2 Geschwader zu je 8 Linienschiffen,
- 2 Große Kreuzer, 8 Kleine Kreuzer — als Aufklärungsschiffe der heimischen Schlachtflotte,
- 5 Große Kreuzer, 5 Kleine Kreuzer — für den Auslandsdienst;

b) als Materialreserve:
- 2 Linienschiffe,
- 1 Großen Kreuzer, 2 Kleine Kreuzer — für den Auslandsdienst;

vermindert um:
- 2 Divisionen zu je 4 Küstenpanzerschiffen.

2. Auf diese Vermehrung kommen die 8 Küstenpanzerschiffe bis zu ihrem Ersatz als Linienschiffe in Anrechnung.

II. Indiensthaltungen.

§. 2.

In Folge dieser Vermehrung gelten bezüglich der Indiensthaltungen der heimischen Schlachtflotte folgende Grundsätze:

1. Das erste und zweite Geschwader bilden die aktive Schlachtflotte, das dritte und vierte Geschwader die Reserve-Schlachtflotte.

2. Von der aktiven Schlachtflotte sollen sämmtliche, von der Reserve-Schlachtflotte soll die Hälfte der Linienschiffe und Kreuzer dauernd im Dienste gehalten werden.
3. Zu Manövern sollen einzelne außer Dienst befindliche Schiffe der Reserve-Schlachtflotte vorübergehend in Dienst gestellt werden.

III. Bereitstellung der Mittel.

§. 3.

Die Bereitstellung der in Folge dieses Gesetzes erforderlichen Mittel unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushalts-Etat.

Urkundlich ꝛc.

Gegeben ꝛc.

Begründung.

Inhaltsverzeichniß.

I. Nothwendigkeit und Umfang der Vermehrung der Kriegsmarine.

Das Deutsche Reich bedarf des Friedens zur See. Für das heutige Deutsche Reich ist die Sicherung seiner wirthschaftlichen Entwickelung, im Besonderen seines Welthandels, eine Lebensfrage. Zu diesem Zwecke braucht das Deutsche Reich nicht nur Frieden auf dem Lande, sondern auch Frieden zur See — nicht aber Frieden um jeden Preis, sondern einen Frieden in Ehren, der seinen berechtigten Bedürfnissen Rechnung trägt.

Ein Seekrieg um wirthschaftliche Interessen, insbesondere um Handelsinteressen, wird voraussichtlich von längerer Dauer sein, denn das Ziel eines überlegenen Gegners wird um so vollständiger erreicht, je länger der Krieg dauert. Dazu kommt, daß ein Seekrieg, der nach Vernichtung oder Einschließung der deutschen See-Streitkräfte auf die Blockade der Küsten und die Wegnahme der Handelsschiffe auf den Weltmeeren beschränkt wird, dem Gegner wenig kostet, im Gegentheile die Kosten des Krieges durch den gleichzeitigen Aufschwung seines eigenen Handels reichlich deckt.

Ein unglücklicher Seekrieg von auch nur einjähriger Dauer würde Deutschlands Seehandel vernichten und dadurch zunächst auf wirthschaftlichem und als unmittelbare Folge davon auf sozialem Gebiete die verhängnißvollsten Zustände herbeiführen.

Ganz abgesehen von den Folgen der möglichen Friedensbedingungen würde eine Vernichtung des Seehandels während des Krieges auch nach Beendigung desselben in absehbarer Zeit nicht wieder gut zu machen sein und dadurch zu den Opfern des Krieges einen schweren wirthschaftlichen Niedergang hinzufügen.

Flottengesetz trägt der Möglichkeit eines Seekriegs gegen große Seemächte noch nicht Rechnung. Das Flottengesetz hat der Möglichkeit eines Seekriegs gegen eine große Seemacht nicht Rechnung getragen, weil es bei Aufstellung desselben im Sommer 1897 zunächst darauf ankam, die Ausführung des Flottengründungsplans vom Jahre 1873 in zeitgemäßem Schiffsmateriale sicher zu stellen, unter Beschränkung der Vermehrung auf diejenige geringe Anzahl von Linienschiffen, welche erforderlich war, um wenigstens für ein Doppelgeschwader die durch taktische Erwägungen gebotene Organisation durchführen zu können.

Die Begründung zum Flottengesetze hat über die militärische Bedeutung der Schlachtflotte keinen Zweifel gelassen. In derselben ist ausdrücklich gesagt:

> „Größeren Seemächten gegenüber hat die Schlachtflotte lediglich die Bedeutung einer Ausfallflotte."

Das heißt: die Flotte muß sich in den Hafen zurückziehen und auf eine günstige Gelegenheit zu einem Ausfalle warten. Selbst wenn sie bei einem derartigen Aus-

fall auch einen Erfolg davonträgt, wird sie doch ebenso wie der Gegner größere Verluste an Schiffen erleiden. Der stärkere Gegner kann die Verluste ergänzen, wir nicht. Im Kriege mit einer erheblich überlegenen Seemacht wird die im Flottengesetze vorgesehene Schlachtflotte eine Blockade erschweren, namentlich im ersten Stadium des Krieges, aber niemals verhindern können. Es wird stets nur eine Frage der Zeit sein, daß sie niedergekämpft oder nach erheblicher Schwächung im eigenen Hafen eingeschlossen ist. Sobald dies der Fall, läßt sich kein Großstaat leichter von jeglichem nennenswerthen Seeverkehre — sowohl der eigenen Schiffe als auch der Schiffe neutraler Mächte — abschließen als Deutschland. Es bedarf dazu nicht der Blockirung langer Küstenstrecken, sondern nur der Blockade der wenigen großen Seehäfen.

In gleicher Weise wie der Verkehr nach den heimischen Häfen sind die deutschen Handelsschiffe auf allen Weltmeeren der Gnade des seemächtigeren Gegners ausgeliefert. Feindliche Kreuzer auf den Haupthandelswegen, im Skagerrak, im Englischen Kanal, im Norden von Schottland, in der Straße von Gibraltar, am Eingange des Suezkanals und am Kap der guten Hoffnung machen deutschen Schiffsverkehr nahezu unmöglich.

Auch hierüber spricht sich die Begründung zum Flottengesetz unzweideutig aus. In derselben ist ausgeführt:

> „Schutz des Seehandels auf allen Meeren fällt vorwiegend in die Friedenszeit. Im Kriegsfalle wird es die Aufgabe der Auslandskreuzer sein, den eigenen Handelsschiffen den »möglichsten« Schutz zu gewähren."

Das heißt, die Schiffe werden ihr „Möglichstes" thun. Was in dieser Beziehung möglich ist, erhellt, wenn man sich vergegenwärtigt, daß das Flottengesetz im Ganzen 42 Kreuzer vorsieht, während beispielsweise die größte Seemacht heute bereits 206 Kreuzer (fertige und im Bau) besitzt und außerdem an allen Haupthandelsstraßen über Stützpunkte und Kohlenstationen verfügt.

Zum Schutze des Seehandels und der Kolonien giebt es nur ein Mittel: eine starke Schlachtflotte. Um unter den bestehenden Verhältnissen Deutschlands Seehandel und Kolonien zu schützen, giebt es nur ein Mittel: Deutschland muß eine so starke Schlachtflotte besitzen, daß ein Krieg auch für den seemächtigsten Gegner mit derartigen Gefahren verbunden ist, daß seine eigene Machtstellung in Frage gestellt wird.

Zu diesem Zweck ist es nicht unbedingt erforderlich, daß die deutsche Schlachtflotte ebenso stark ist als die der größten Seemacht, denn eine große Seemacht wird im Allgemeinen nicht in der Lage sein, ihre sämmtlichen Streitkräfte gegen uns zu konzentriren. Selbst wenn es ihr aber auch gelingt, uns mit größerer Uebermacht entgegenzutreten, würde die Niederkämpfung einer starken deutschen Flotte den Gegner doch so erheblich schwächen, daß dann trotz des etwa errungenen Sieges die eigene Machtstellung zunächst nicht mehr durch eine ausreichende Flotte gesichert wäre.

Um das gesteckte Ziel: Schutz unseres Seehandels und unserer Kolonien durch Sicherung eines Friedens in Ehren, zu erreichen, sind für Deutschland nach Maßgabe der Stärkeverhältnisse der großen Seemächte und unter Berücksichtigung unserer taktischen Formationen 2 Doppelgeschwader

vollwerthiger Linienschiffe mit dem nothwendigen Zubehör an Kreuzern, Torpedobooten u. s. w. erforderlich. Da das Flottengesetz nur 2 Geschwader vorsieht, ist noch der Bau eines dritten und vierten Geschwaders in Aussicht zu nehmen. Von diesen 4 Geschwadern bilden je 2 eine Flotte. Die zweite Flotte soll in ihrer taktischen Zusammensetzung in gleicher Weise organisirt werden wie die im Flottengesetz vorgesehene erste Flotte.

Für den Umfang der Friedensindiensthaltungen ist folgende Erwägung maßgebend: Da der Schiffsbestand der deutschen Marine auch nach Durchführung der geplanten Vermehrung noch mehr oder minder gegen den Schiffsbestand einzelner anderer Großmächte zurückstehen wird, muß ein Ausgleich in der Ausbildung des Personals und in der taktischen Schulung im größeren Verbande gesucht werden.

Eine zuverlässige Ausbildung der einzelnen Schiffsbesatzungen sowie eine ausreichende taktische Schulung im größeren Verbande kann nur durch dauernde Friedensindiensthaltungen gewährleistet werden. An Friedensindiensthaltungen sparen, heißt die Leistungsfähigkeit der Flotte im Kriegsfalle in Frage stellen.

Das Mindestmaß der Friedensindiensthaltungen ist die dauernde Formirung derjenigen Flotte, welche die neuesten und besten Schiffe umfaßt, als aktiver Verband, d. h. ein Verband, in dem sich sämmtliche Linienschiffe und Kreuzer im Dienste befinden. Diese Flotte bildet die Schule für die taktische Ausbildung im Doppelgeschwader und hält im Kriegsfalle den ersten Anprall aus. Für die zweite Flotte, welche die älteren Linienschiffe umfassen wird, muß es genügen, wenn sich dauernd nur die Hälfte der Schiffe im Dienste befindet. Zur Schulung im größeren Verbande müssen dann allerdings zu Manövern vorübergehend einzelne weitere Schiffe in Dienst gestellt werden. Im Kriegsfalle wird diese zweite Flotte — die Reserve-Schlachtflotte — geschützt durch die aktive Schlachtflotte, die geringere Ausbildung der einzelnen Schiffsbesatzungen und die fehlende Schulung im größeren Verbande nach der Mobilmachung nachholen müssen.

Eine Uebersicht der Organisation der aktiven und Reserve-Schlachtflotte — nach ihrer taktischen Zusammensetzung und nach ihren Friedensindiensthaltungen — zeigt Anlage I.



Bei 4 Liniengeschwadern ist Küstengeschwader minder wichtig. Wenn Deutschland 4 Geschwader vollwerthiger Linienschiffe besitzt, ist ein aus kleinen Panzerschiffen bestehendes Küstengeschwader minder wichtig.

Vermehrung der Auslandsschiffe. Außer der Vermehrung der heimischen Schlachtflotte ist auch eine Vermehrung der Auslandsschiffe erforderlich. In Folge der Besitzergreifung von Kiautschou und der starken Steigerung unserer überseeischen Interessen[1]) in den letzten beiden Jahren ist es schon jetzt erforderlich geworden, auf Kosten der Aufklärungsschiffe der Schlachtflotte 2 große Schiffe mehr ins Ausland zu senden, als planmäßig im Flottengesetze vorgesehen waren. Zu einer wirkungsvollen Vertretung unserer Interessen hätten sogar noch mehr Schiffe hinausgesandt werden müssen, wenn solche nur verfügbar gewesen wären. Um zu beurtheilen, von welcher Bedeutung eine Vermehrung der Auslandsschiffe ist, muß man sich vergegen-

---

[1]) Vergleiche die Beilage: Die Steigerung der deutschen Seeinteressen von 1896—1898.

wärtigen, daß sie die Repräsentanten deutscher Wehrkraft im Auslande sind, und daß ihnen vielfach die Aufgabe zufällt, Früchte einzusammeln, welche die durch die heimische Schlachtflotte geschaffene Seegeltung des Reiches hat reifen lassen.

Außerdem beugt eine ausreichende Vertretung an Ort und Stelle, gestützt auf eine starke heimische Schlachtflotte, in vielen Fällen Differenzen vor und trägt so auch ihrerseits zur Aufrechterhaltung des Friedens unter voller Wahrung deutscher Ehre und deutscher Interessen bei.

Ein zahlenmäßiger Nachweis des Mehrbedarfs läßt sich für einen längeren Zeitraum — in gleicher Weise wie bei der auf einer organisatorischen Grundlage beruhenden Schlachtflotte — nicht geben.

Wenn die Forderung gestellt wird, daß die Auslandsflotte im Stande sein soll,

1. deutsche Interessen im Frieden überall kraftvoll zu vertreten,
2. kriegerischen Konflikten mit überseeischen Staaten ohne nennenswerthe Marine gewachsen zu sein,

so erscheint mindestens eine Vermehrung um 5 Große und 5 Kleine Kreuzer, sowie um 1 Großen und 2 Kleine Kreuzer als Materialreserve geboten. Das Flottengesetz sieht als verwendungsbereit 3 Große und 10 Kleine Kreuzer und als Materialreserve 3 Große und 4 Kleine Kreuzer vor.

Eine Vertheilung der Auslandsflotte auf die auswärtigen Stationen kann nicht gegeben werden, da diese Vertheilung von den politischen Verhältnissen abhängt und hierüber nur von Fall zu Fall entschieden werden kann.

II. Durchführung der Vermehrung. Kosten. Beschaffung der Mittel.

Erforderliche Seemacht ist baldmöglichst zu beschaffen. Wird die Nothwendigkeit einer so starken Flotte für Deutschland anerkannt, so wird nicht bestritten werden können, daß Ehre und Wohlfahrt des Vaterlandes gebieterisch fordern, die heimische Seemacht so bald als möglich auf die erforderliche Stärke zu bringen.

Bis zum Ablaufe des Sexennats kann daher mit der Vermehrung nicht gewartet werden. Mit dem Etat für 1900 ist die im Flottengesetze vorgesehene Vermehrung der Marine mit Ausnahme eines Kleinen Kreuzers durchgeführt. Die Vermehrungsbauten werden nach Bewilligung des Etats im Sommer dieses Jahres auf Stapel stehen. Für die weiteren Jahre kommen nur noch Ersatzbauten in Frage. Für die nächsten 3 Jahre war im Bauplane des Flottengesetzes die Stapellegung von 5 großen und 7 kleinen Ersatzbauten vorgesehen. Bei den kleinen Schiffen handelt es sich um vollständig veraltete und gänzlich kriegsunbrauchbare Schiffe. Nimmt man deren Ersatz als besonders dringlich in erster Linie in Aussicht, so bleiben für die Inbaugabe großer Schiffe fast keine Mittel übrig, da die im Bauplane hierfür vorgesehene Summe — 35 Millionen Mark — durch Preissteigerungen der übrigen Schiffe und eine erforderlich gewordene Vermehrung der Munitionsvorräthe nahezu aufgebraucht wird. Wollte man sich daher innerhalb der im Flottengesetz ausgeworfenen Mittel halten, so würden von 1901 bis 1903 große Schiffe nicht auf Stapel gesetzt werden können.

Anlage II. 1. Seite 25.

In Folge der Dringlichkeit der Verstärkung der Marine einerseits und der Beschränkung im Bau großer Schiffe durch die Limitirung des Flottengesetzes andererseits war es geboten, die Forderung einer Vermehrung des Schiffsbestandes nicht bis zum Ablaufe des Sexennats aufzuschieben, sondern schon jetzt zu stellen.

Darstellung des Bauplans. Die Vermehrungsbauten haben sich zweckmäßig in die Lücken, welche die in den nächsten Jahren fällig werdenden Ersatzbauten lassen, einzugliedern, und zwar kommen wegen ihrer erheblichen Kosten vor Allem die Ersatzbauten für große Schiffe in Frage.

Wenn man die im Flottengesetze vorgesehene Limitirung der Geldmittel außer Acht läßt und nur das Alter der Schiffe in Betracht zieht, so werden ersatzfällig Anlage II. 2a. Seite 26.

1. im Jahre 1901:
   7 große Schiffe (4 Sachsenklasse, König Wilhelm, Kaiser, Deutschland),
2. in den 12 Jahren 1902 bis 1913:
   3 große Schiffe (Oldenburg, Kaiserin Augusta, Siegfried),
3. in den 4 Jahren 1914 bis 1917:
   17 große Schiffe (7 Siegfriedklasse, 4 Brandenburgklasse, 5 Herthaklasse, Fürst Bismarck).

Unter Berücksichtigung der Ersatzbauten wäre daher die erforderliche Vermehrung der Marine in den Jahren 1902 bis 1913 durchzuführen. Aber auch dann bleibt die jährliche Bauthätigkeit noch eine so ungleichmäßige, daß es richtig erscheint, den Gesammtbedarf von 46 großen Schiffen gleichmäßig über 16 Jahre zu vertheilen und als Regel jährlich 3 große Schiffe auf Stapel zu legen. Daß ein solches Bautempo innegehalten werden kann, ist nach den Erfahrungen der letzten Jahre, in denen gleichfalls 3 große Schiffe auf Stapel gelegt worden sind, nicht zu bezweifeln.

Bezüglich der Kleinen Kreuzer würde man zweckmäßig ein ähnliches Bautempo wählen. Zu ersetzen sind innerhalb der nächsten 16 Jahre 29 Schiffe, die Vermehrung beträgt 16 Schiffe. Bei einem auf 16 Jahre bemessenen Bauplane entfallen mithin der Regel nach auf jedes Jahr 3 Stapellegungen.

Daneben läuft noch der Bau von Torpedobootsdivisionen, Kanonenbooten und Spezialschiffen.

Bezüglich der Lebensdauer der neuen großen Torpedoboote fehlt es zur Zeit noch an Erfahrungen. Nimmt man dieselbe auf 16 Jahre an, so entfällt auf jedes Jahr die Stapellegung einer Torpedobootsdivision (4 Vermehrungsdivisionen für das neue Geschwader, 12 Ersatzdivisionen für die vorhandenen beiden Geschwader und das Küstenpanzerschiffsgeschwader).

Die Zahl der innerhalb der nächsten 16 Jahre erforderlichen Vermehrungs- und Ersatzbauten an Kanonenbooten und Spezialschiffen läßt sich nicht übersehen.

Reihenfolge der Bauten. Es ist nun noch über die Reihenfolge der Bauten zu entscheiden. Um möglichst schnell zu einer größeren militärischen Leistungsfähigkeit zu gelangen, ist es in erster Reihe erforderlich, ein drittes Geschwader aus modernen Linienschiffen nebst Zubehör fertig zu stellen. Nach Vollendung desselben kann eine aktive Schlachtflotte aus 17 Linienschiffen modernster Konstruktion und eine Reserve-Schlachtflotte aus 17 — mit Ausnahme der Brandenburgklasse — minderwerthigen Panzerschiffen (4 Brandenburgklasse, 4 Sachsenklasse, 8 Siegfriedklasse und

Oldenburg) formirt werden. Dadurch wird allerdings eine Zurückstellung des Ersatzes der Sachsenklasse hinter die Vermehrungsbauten zur Ergänzung der aktiven Schlachtflotte bedingt. Es ist dies ein erheblicher Nachtheil, erscheint aber angängig, da die Sachsenklasse erst in den letzten Jahren einem größeren Umbau unterzogen worden ist. Dadurch sind freilich aus 25 Jahre alten Küstenpanzerschiffen keine vollwerthigen modernen Linienschiffe geworden; immerhin aber sind die Schiffe noch seefähig und stehen auch nur wenig hinter der gleichfalls zur Reserve-Schlachtflotte gehörigen Siegfriedklasse an Brauchbarkeit zurück. Einen nach vorstehenden Erwägungen aufgestellten Bauplan enthält Anlage II. 2 d.

Anlage II. 2d. Seite 31.

Kosten für Schiffsbauten und Armirungen. Bei diesem Bauplane wären zu Schiffsbauten einschl. Torpedobootsdivisionen (Vermehrungsbauten und Ersatzbauten) nach den Einheitspreisen des Etats 1900 im Ganzen 1306 Millionen Mark erforderlich, oder durchschnittlich jährlich 81,6 Millionen Mark.

Nun wird es aber nothwendig werden, auf den Linienschiffen und Großen Kreuzern die schwere Artillerie und für alle Schiffsklassen die Munitionsausrüstung zu verstärken. Den Geldberechnungen sind daher etwas höhere Einheitspreise zu Grunde gelegt, wodurch sich ein durchschnittlicher Jahresbedarf von 87,6 Millionen Mark ergiebt. Es entstehen aber noch weitere Kosten:

Anlage II. 3. Seite 32.

1. durch den Bau von Kanonenbooten und Spezialschiffen,
2. durch nothwendig werdende Umbauten älterer Schiffe, soweit deren Kosten aus den Etatsmitteln zu fortdauernden Ausgaben nicht bestritten werden können,
3. durch Preissteigerungen in Folge technischer Verbesserungen,
4. durch Erhöhung der Materialpreise und Arbeitslöhne.

Der voraussichtliche Geldbedarf für diese Anforderungen läßt sich nicht angeben. In der Geldberechnung ist zu der vorstehenden durchschnittlichen Jahresquote von 87,6 Millionen Mark ein Zuschlag von 12,4 Millionen Mark gemacht worden. Alsdann ergiebt sich als voraussichtlicher Durchschnittsbedarf für Schiffsbauten und Armirungen die Summe von jährlich 100 Millionen Mark.

Vermehrung des Militärpersonals. Die Vermehrung des Schiffsbestandes macht bis zum Jahre 1920 (Kriegsbereitschaft der im Jahre 1916 in Bau gegebenen Schiffe) eine Vermehrung des militärischen Personals um 35 551 Köpfe erforderlich, und zwar:

	Im Ganzen.	Jährlicher Durchschnitt.
Seeoffiziere	1 212	60
Marine-Ingenieure	283	14
Aerzte	188	9
Zahlmeister	122	6
Mannschaften	33 746	1 687
Summe	35 551	1 776

Die Berechnungen enthält Anlage III.

Es ist in Aussicht genommen, während der ersten 10 Jahre (Bereitstellung des 3. Geschwaders und Vermehrung der Auslandsschiffe) eine höhere Personalvermehrung als die durchschnittliche und in den letzten 10 Jahren (Ersatz der minderwerthigen Panzerschiffe des 4. Geschwaders durch vollwerthige Linienschiffe) eine entsprechend niedrigere Vermehrung zu fordern. Anlage III. Seite 39.

Die Beschaffung des für eine solche Vermehrung erforderlichen Berufspersonals bedingt die jährliche Einstellung von etwa 200 Seekadetten und 1000 Schiffsjungen.

Daß sich Einstellungen in dieser Höhe durchführen lassen, wenn die Erweiterung der Marine gesetzlich sichergestellt wird, erscheint nach den Erfahrungen der letzten Jahre nicht zweifelhaft.

Sonstige einmalige Ausgaben. Die „Sonstigen einmaligen Ausgaben", welche durch die Flottenvermehrung erforderlich werden, lassen sich nicht veranschlagen. Um aus den vielen Möglichkeiten, die vorhandenen Bedürfnisse zu decken, im Einzelfalle das Richtige wählen zu können, bedarf es sehr oft der Durcharbeitung von Konkurrenzprojekten und infolgedessen zeitraubender und kostspieliger Vorarbeiten. Es können daher nur allgemeine Anhaltspunkte gegeben werden.

Erweiterung der Werft- und Hafenanlagen. Von hauptsächlicher Bedeutung für die Kostenfrage ist die Erweiterung der Werftbassins und Hafenanlagen, um Liege- und Ausrüstungsplätze für den vermehrten Schiffsbestand zu schaffen. Dies Bedürfniß liegt vor Allem in Wilhelmshaven und Danzig vor, in Kiel weniger, da der geräumige und geschützte Kieler Hafen für die nicht in Reparatur oder in der Ausrüstung befindlichen Schiffe zu Liegeplätzen herangezogen werden kann. In Wilhelmshaven und Danzig stößt eine Erweiterung der Werftanlagen voraussichtlich auf keine erheblichen Schwierigkeiten.

Das Dockbedürfniß ist in Kiel und Wilhelmshaven durch die im Baue befindlichen beziehungsweise für 1900 geforderten Docks vorläufig gedeckt, so daß nur noch in Danzig die Dockgelegenheit zu vermehren ist.

Eine Erweiterung der Werkstätten wird nur durch den vermehrten Bedarf für Instandhaltung der Schiffe bedingt, da eine Steigerung der Neubauthätigkeit der Werften nicht erforderlich ist.

Außerdem kommen für die Werften noch in Betracht:

a) Vermehrung der Betriebsmittel: Schleppdampfer, Prähme, Krähne u. s. w.

b) Vermehrung der Ausrüstungsmaterialien für Schiffe: Kohlen, Schmiermaterial u. s. w.

c) Vermehrung der Magazine.

Küstenbefestigungen. Größere Aufwendungen für Küstenbefestigungen sind um so weniger dringlich, je mehr die Schlachtflotte verstärkt wird. Immerhin müssen die vorhandenen Küstenbefestigungen leistungsfähig erhalten werden.

Auch wird sich infolge Erweiterung der Hafenanlagen, möglicher Veränderungen im Fahrwasser u. s. w. der Bau vereinzelter neuer Batterien innerhalb eines längeren Zeitraums nicht vermeiden lassen.

Garnisoneinrichtungen, Artillerie-, Torpedo- und Minenbauten. Die Ausgaben für Erweiterung der Garnisoneinrichtungen (Kasernen, Lazarethe u. s. w.) sowie

der Depots für Artillerie-, Torpedo- und Minenmaterial werden in Anbetracht des langen Zeitraums, über den sie sich vertheilen, und im Vergleiche zu den Kosten für Schiffsbauten erhebliche Summen nicht erfordern.

Berechnung der Sonstigen einmaligen Ausgaben. Um für die Berechnung der Sonstigen einmaligen Ausgaben einen brauchbaren Anhalt zu gewinnen, erscheint es zweckmäßig, auf die Erfahrungen der Vergangenheit zurückzugehen.

In der größeren Entwickelungsperiode der Marine von 1873 bis 1882 sind hierfür durchschnittlich 9 Millionen Mark jährlich aufgewendet worden. Dieselbe Durchschnittssumme war für die ersten 6 Jahre des Flottengesetzes in Aussicht genommen. In der kommenden Periode werden sich die Ausgaben über die einzelnen Jahre nicht gleichmäßig vertheilen, sondern im Anfange den Durchschnittssatz übersteigen, weil in diese Zeit die großen Ausgaben für Erweiterung der Werften fallen.

Legt man eine Durchschnittssumme von 15 Millionen Mark — also 6 Millionen Mark mehr als das Maximum früherer längerer Zeitperioden — zu Grunde und bringt für die ersten 10 Jahre 18 Millionen Mark, für die nächsten 10 Jahre ein allmähliches Herabgehen auf 9 Millionen Mark — den bisherigen höchsten Betrag — in Ansatz, so dürfte hiermit eine ausreichende Summe in die allgemeine Geldbedarfsberechnung eingestellt sein.

Steigerung der fortdauernden Ausgaben. Für die Veranschlagung der Steigerung der fortdauernden Ausgaben bietet erfahrungsmäßig den besten Anhalt die Höhe, auf welche die Ausgaben für Militärpersonal und Indiensthaltungen voraussichtlich anwachsen werden.

Anlage IV. Seite 59.

Eine Berechnung auf dieser Grundlage ist in der Anlage IV gegeben. Dieselbe führt zu einer durchschnittlichen Jahressteigerung von 5,4 Millionen Mark. Der Umstand jedoch, daß die Personalvermehrung und die Indiensthaltungen mit der Vermehrung des Schiffsbestandes nach Möglichkeit Schritt halten müssen, läßt es richtig erscheinen, für die Steigerung der fortdauernden Ausgaben in der ersten Hälfte der zwanzigjährigen Periode 6 Millionen Mark, in der zweiten Hälfte 4,8 Millionen Mark in Rechnung zu stellen.

Steigerung der Gesammtausgaben für Marinezwecke. Der Geldbedarfsberechnung (Anlage V) liegen folgende Voraussetzungen zu Grunde:

Anlage V. Seite 69.

1. Jährliche Schiffbau- und Armirungsquote 100 Millionen Mark, Gesammtbedarf für 16 Jahre 1600 Millionen Mark, davon zu decken aus jährlichen Anleihen 603 Millionen, aus ordentlichen Einnahmen 997 Millionen Mark.

   Die Heranziehung von Anleihemitteln zur Beschaffung der Vermehrungsbauten entspricht den bisherigen Grundsätzen. Die Anleihebeträge der einzelnen Jahre sind derart bemessen, daß sie allmählich gleichmäßig abnehmen und im Jahre 1920 nach Fertigstellung der letzten Schiffe Null sind, so daß die normale Erneuerungsquote alsdann auf ordentliche Einnahmen entfällt.

2. Durchschnittliche Quote für Sonstige einmalige Ausgaben 15 Millionen Mark, und zwar: in den ersten 10 Jahren 18 Millionen Mark, in den nächsten 10 Jahren allmählich abnehmend auf 9 Millionen Mark, ins-

gesammt für 16 Jahre 261 Millionen Mark. Von dieser Summe sollen entsprechend den bisherigen Grundsätzen 166 Millionen Mark aus Anleihen, 95 Millionen Mark aus ordentlichen Einnahmen gedeckt werden. Auch hier ist die Vertheilung der Anleihe auf die einzelnen Jahre derart erfolgt, daß die Anleihebeträge allmählich abnehmen, dagegen die aus ordentlichen Einnahmen aufzuwendenden Summen entsprechend wachsen. Im Jahre 1920 beträgt der Anleihebetrag Null, die Höhe der zur Deckung aus ordentlichen Einnahmen in Ansatz gebrachten Summe 9 Millionen Mark, das ist diejenige Quote, welche zur Erhaltung des Bestehenden als erforderlich angenommen wird.

3. Durchschnittliche jährliche Steigerung der fortdauernden Ausgaben 5,4 Millionen Mark, und zwar:
   in den ersten 10 Jahren . . . . 6 Millionen Mark,
   „ „ letzten 10 „ . . . . 4,8 „ „ .
4. Anwachsen des Pensionsfonds auf das Dreifache der jetzigen Höhe.
5. Die Schuldzinsen sind für die bisherigen und bis 1920 aufzunehmenden weiteren Marineanleihen berücksichtigt.

Wie aus der Geldbedarfsberechnung (Anlage V) ersichtlich, ergeben sich als Gesammtkosten für 16 Jahre

1. Anleihen im Betrage von 769 Millionen Mark,
2. eine durchschnittliche jährliche Steigerung der aus ordentlichen Einnahmen zu deckenden Marineausgaben (einschließlich Pensionen und Schuldzinsen) von 11 Millionen Mark.

Die jährlichen Gesammtaufwendungen für die Marine (einschließlich Pensionen und Schuldzinsen) würden von 169 Millionen Mark im Jahre 1900 auf 323 Millionen Mark im Jahre 1916 steigen oder durchschnittlich um 9,6 Millionen Mark jährlich.[1])

Diese Geldbedarfsberechnung soll und kann nur einen Ueberblick über die Gesammtkosten geben. Die in die Jahres-Etats einzustellenden Ausgaben sowie die Vertheilung derselben auf Anleihe und ordentliche Einnahmen soll der jährlichen Festsetzung durch die gesetzgebenden Faktoren überlassen bleiben. Legt man dabei die Methode der Geldbedarfsberechnung (Anlage V) zu Grunde, so würde in den einzelnen Jahren der in der Tabelle errechnete Betrag auf ordentliche Einnahmen anzuweisen sein, der jeweilige Rest auf Anleihe.

Aufbringung der Mittel. Die bisherige Entwickelung der Reichsfinanzen läßt erwarten, daß sich eine jährliche Steigerung der Beanspruchung der ordentlichen Einnahmen für Marinezwecke in der vorstehend berechneten Höhe ohne neue Steuern decken lassen wird.

Sollte sich dies vorübergehend in dem erforderlichen Umfange nicht ermöglichen lassen, so erübrigt nur, wenn neue Einnahmequellen nicht erschlossen werden, in solchen Jahren den Anleihebetrag zu erhöhen.

---

[1]) Daß die Durchschnittssteigerung des Gesammtaufwandes — 9,6 Millionen Mark — geringer ist als die Durchschnittssteigerung des auf die ordentlichen Einnahmen des Reiches entfallenden Theiles der Marineausgaben — 11,1 Millionen Mark — beruht auf der jährlichen Verminderung der in der ersteren Summe enthaltenen, auf die Anleihe verwiesenen Beträge.

III. Gesetzliche Festlegung der Vermehrung.

Nothwendigkeit der gesetzlichen Festlegung von Stärke und Organisation der Marine ist bereits anerkannt. Durch die Annahme des Flottengesetzes ist die Nothwendigkeit anerkannt worden, die Stärke der Marine und ihre Organisation auf eine gesetzliche Grundlage zu stellen. Hieraus folgt an sich schon, daß eine Vermehrung der Marine ebenfalls gesetzlicher Anordnung bedarf. Wenngleich bei dieser Sachlage eine weitere Begründung der Nothwendigkeit gesetzlicher Festlegung nicht erforderlich ist, so sollen im Nachstehenden doch die Gründe nochmals dargelegt werden, aus welchen die verbündeten Regierungen die Gesetzesform für unerläßlich halten.

Nur wenn die ganze Vermehrung durchgeführt wird, wird der Zweck derselben erreicht. Die verbündeten Regierungen sind der Ansicht, daß eine Vermehrung der Marine nur dann den beabsichtigten Zweck: Sicherung des Friedens auch gegen den seemächtigsten Gegner, erfüllen kann, wenn sie in dem Umfange durchgeführt wird, in welchem sie in Aussicht genommen ist. Bruchtheile eines Geschwaders bilden keine Formation und haben militärisch nur die Bedeutung einer verstärkten Materialreserve. Ebensowenig genügt die Beschränkung auf 3 Geschwader, weil dadurch der Zweck der Vermehrung nicht erreicht wird.

Vor Beginn der Ausführung muß daher der Gesammtplan angenommen werden. Es ist daher nothwendig, daß die gesetzgebenden Faktoren, bevor in die Ausführung des Planes eingetreten wird, sich darüber einigen, ob der Gesammtplan für richtig gehalten wird und ausgeführt werden soll. Ueber diese Frage muß eine Entscheidung herbeigeführt werden, und zwar eine solche von dauernder Gültigkeit. Dies ist nur durch ein Gesetz zu erreichen.

Weitere Gründe für die gesetzliche Festlegung. Abgesehen von dieser Erwägung ist die gesetzliche Festlegung der Vermehrung auch noch aus folgenden Gründen erforderlich:

1. Unsicherheit, ob der Gesammtplan durchgeführt werden soll, erschwert die Ausführung.

1. Nur die gesetzliche Festlegung der Vermehrung kennzeichnet den festen Willen, die Flotte zu schaffen. Ohne daß dieser feste Wille zum zweifellosen Ausdrucke gelangt, erwachsen der Durchführung des großen Planes sowohl auf personellem als auch auf materiellem Gebiet erhebliche Schwierigkeiten.

   Nur wenn für die Durchführung des Planes eine sichere Garantie gegeben ist, ist dauernd auf die Betheiligung einer größeren Anzahl leistungsfähiger Betriebe am Baue der Flotte zu rechnen, da nur dann das erforderliche Kapital in kostspieligen Anlagen zum Baue von Kriegsschiffen angelegt wird. Nur dadurch aber, daß die Marine nicht auf ganz wenige große Unternehmungen beschränkt ist, wird eine gesunde Konkurrenz ermöglicht.

   Nur wenn eine weitere Entwickelung der Marine gesetzlich sichergestellt wird, ist der Andrang von Seekadetten, Schiffsjungen und Freiwilligen, d. h. von solchen Personen, die den Marinedienst als Lebensberuf wählen, ein ausreichender.

Nur bei gesetzlicher Festlegung des Zieles ist der innere Ausbau der Marine sowie im Besonderen die Erweiterung der Werft- und Hafenanlagen von vornherein dem späteren Bedürfnisse richtig anzupassen.

2. Bedeutung der gesetzlichen Festlegung für das Ansehen des deutschen Namens im Auslande.

2. Der durch gesetzliche Festlegung der Vermehrung gekennzeichnete einmüthige Beschluß von Bundesrath und Reichstag, die Kriegsmarine zu verdoppeln, ist für das Ansehen des deutschen Namens im Auslande und damit für die gesammte politische und wirthschaftliche Entwickelung des Deutschen Reiches von größter Bedeutung.

Einwendungen gegen eine gesetzliche Festlegung. Gegen eine gesetzliche Festlegung der Vermehrung ist eingewendet worden, die zur Durchführung eines so großen Planes erforderliche Zeit sei eine so lange, daß man nicht zu übersehen vermöge, ob sich innerhalb dieser Zeit nicht die technischen, politischen und finanziellen Vorbedingungen für eine solche gesetzliche Festlegung von Grund aus ändern könnten.

Die verbündeten Regierungen halten derartige radikale Aenderungen nicht für wahrscheinlich. Sollten sie wider Erwarten doch eintreten, so sind die beiden gesetzgebenden Faktoren jederzeit in der Lage, das Flottengesetz mit der in Aussicht genommenen Novelle zu ändern. Aehnliche Verhältnisse liegen bei allen Gesetzen vor.

Daß sich die verbündeten Regierungen jemals gegen eine Aenderung des Flottengesetzes, welche infolge Aenderung der technischen und militärischen Bedingungen der Kriegführung nothwendig wird, verschließen sollten, wird Niemand glauben können.

Man wendet ferner ein, gerade das Flottengesetz hätte den Beweis geliefert, daß sich die Sollstärke einer Marine, d. h. das Ziel der Entwickelung, zu einer gesetzlichen Festlegung nicht eigne, man dürfe daher denselben Fehler nicht noch einmal begehen.

Dieser Einwand ist nur durch eine nicht zutreffende Auffassung des Flottengesetzes erklärlich. Letzteres besteht aus zwei Theilen, einem Theile von dauernder Gültigkeit, welcher in den früheren Reichstagsverhandlungen als „Aeternat" bezeichnet wurde, und einem Theile von nur vorübergehender Bedeutung, welcher den Namen „Septennat" erhielt.

Der erste Theil ist der wesentliche. Er regelt die Stärke und Organisation der Flotte (§. 1, 1), den Ersatzbau (§. 2), die Indiensthaltungen (§. 3) und den Personalbestand (§§. 4 und 5). An diesem wesentlichen Theile, dem „Aeternat", sollen durch das neue Gesetz die Stärke (§. 1, 1) und als nothwendige Folge davon auch die Bestimmungen über Indiensthaltungen (§. 3) erweitert werden. Die übrigen Bestimmungen des Flottengesetzes werden hierdurch nicht berührt.

Der zweite Theil des Flottengesetzes, das sogenannte „Septennat", hatte lediglich den Zweck, eine Frist für die Erreichung des gesetzlichen Schiffsbestandes, nicht etwa auch für die Durchführung von Ersatzbauten — siehe §. 1, 3 — gesetzlich festzusetzen, denn die Ersatzbauten laufen in ununterbrochener Reihe weiter, auch über das Septennat hinaus.

Bei den Reichstagsverhandlungen über das Flottengesetz stieß die gesetzliche Festlegung einer Beschaffungsfrist für den Schiffsbestand aus etatsrechtlichen Bedenken bei Weitem auf die meisten Schwierigkeiten. Dies hatte zur Folge, daß das eigentliche Wesen des Flottengesetzes in den Hintergrund trat und die gesetzliche Festlegung einer Beschaffungsfrist für den Sollbestand, d. h. derjenige Theil, der nach Bewilligung des Etats von 1900 sichergestellt und dadurch gegenstandlos geworden ist, dem Gesetz in der öffentlichen Meinung seinen Charakter und den Namen des Sexennats verlieh.

Forderung der verbündeten Regierungen für die Novelle. In Folge der damaligen Schwierigkeiten und in Anerkennung der Thatsache, daß es etwas Bedenkliches hat, für einen Plan, zu dessen Durchführung ein so langer Zeitraum erforderlich ist, eine Ausführungsfrist gesetzlich festzulegen, haben die verbündeten Regierungen geglaubt, hiervon Abstand nehmen zu sollen, und sich lediglich auf die gesetzliche Festlegung des Zieles, d. h. der in Aussicht genommenen Vermehrung der Marine und der dadurch bedingten Indiensthaltungen, beschränkt. Sie werden hierbei von der Zuversicht geleitet, daß der Reichstag, wenn er das Ziel der Entwickelung angenommen hat, sein Möglichstes thun wird, dieses Ziel nach Maßgabe der finanziellen Leistungsfähigkeit des Reiches seiner Vollendung entgegenzuführen.

Anlagen.

Inhaltsverzeichniß.

Anlage I.

Organisation der heimischen Schlachtflotte,

nach der Novelle zum Flottengesetz bestehend aus:

34 Linienschiffen, 8 Großen Kreuzern, 24 Kleinen Kreuzern, 80 Torpedobooten,	in der Front.

---

1 Linienschiff für jedes Geschwader, 1 Torpedoboot für jede Division,	als Materialreserve.

Organisation de

Aktive Schlachtflotte.

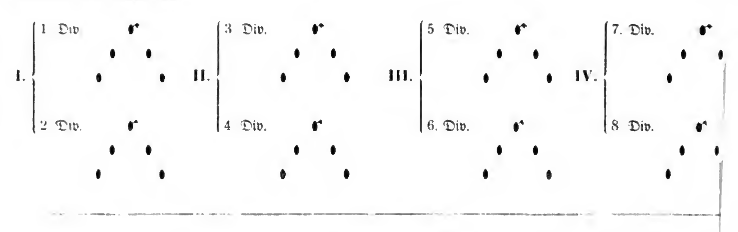
1. Linienschiffe (Geschwader).



2. Kreuzer (Aufklärungsgruppen).



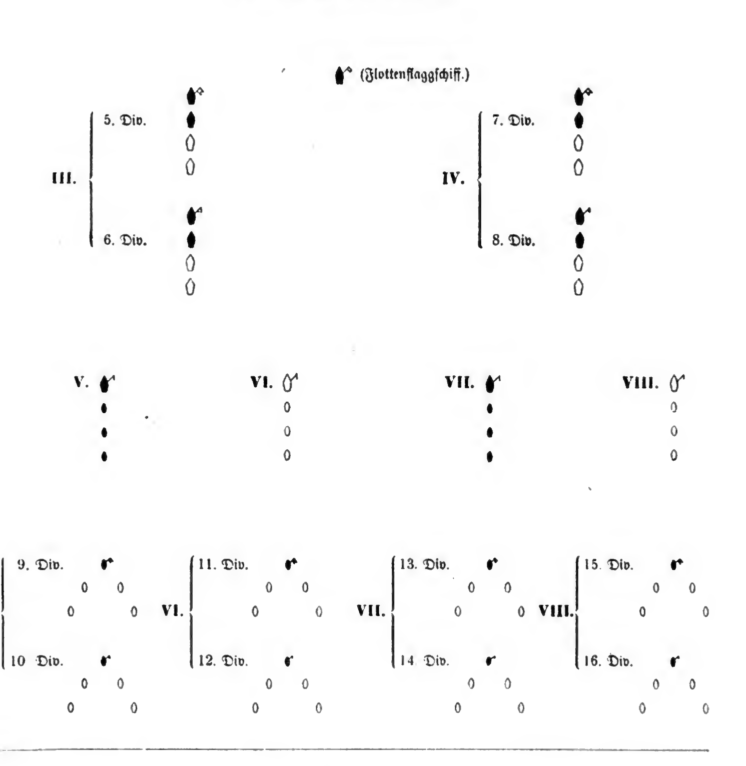
3 Torpedobootsflottillen.



Zeichenerklärung: Flaggschiff der Flotte
" eines Geschwaders.
" einer Division.
Führerschiff einer Aufklärungsgruppe.
Flottillenfahrzeug.
Divisionsfahrzeug.

...imischen Schlachtflotte.

Reserve-Schlachtflotte.



...m Dienst } befindliches Schiff
außer Dienst } bezw. Torpedoboot.

Bemerkung: Die Materialreserve ist nicht eingetragen, weil dadurch die Uebersichtlichkeit der Darstellung beeinträchtigt würde.

Anlage II.

Schiffsbauten und Armirungen.

Inhaltsverzeichniß.

Anlage II. 1.

Abrechnung

über die

nach dem Flottengesetze für 1901 bis 1903 noch verfügbaren Geldmittel für Schiffsbauten und Armirungen.

Lfde. Nr.	Erläuterung.	Geldbetrag. Mill. Mark	Bemerkungen.
	A. Forderungen aus der Vorperiode.		
1.	Restraten für die bis 1899 bewilligten und für 1900 geforderten Schiffe	126,2	Zu 1. Nach den Anschlagssummen des Etats für 1900.
2.	Zur Verstärkung der Munitionsvorräthe — Rest der Forderung unter Kapitel 6 Titel 34 der einmaligen Ausgaben für 1900 . . .	5,0	
3.	Zur Deckung der Ueberschreitung beim Umbau der Schiffe der Sachsenklasse	4,1	Zu 3. Beim Umbau der Schiffe der Sachsenklasse hat sich eine Ueberschreitung von 4,1 Mill. Mark ergeben. Dieser Betrag ist vorläufig aus noch nicht verbauten Geldern bei anderen Schiffbaufonds gedeckt worden, muß diesen Fonds aber wieder erstattet werden.
	B. Forderungen für 1901 bis 1903.		
4.	Für die von 1901 bis 1903 in Bau zu gebenden 3 Torpedobootsdivisionen	15,1	Zu 4 bis 6. Ausschließlich der nach 1903 fälligen Raten.
5.	Für die von 1901 bis 1903 in Bau zu gebenden 8 Kleinen Kreuzer G., Ersatz Zieten, Blitz, Pfeil, Alexandrine, Arcona, Greif und Schwalbe	26,6	
	Summe 1 bis 5 . . .	177,0	
	Von den nach §. 7 des Flottengesetzes für Schiffsbauten und Armirungen zur Verwendung in Aussicht genommenen Geldmitteln bleiben nach Abrechnung der bis einschließlich 1900 geforderten Summen übrig	179,2	
	Mithin bleiben		
6.	für die noch in Bau zu gebenden 5 großen Schiffe Ersatz Bayern, Baden, Kaiser, Deutschland und König Wilhelm, für welche im Bauplan des Flottengesetzes 35 **Millionen Mark** vorgesehen waren, nur verfügbar	2,2	

Anlage II. 2. a.

Schiffbauplan für die Durchführung der Vermehrung.

a. Uebersicht der nach dem Flottengesetze fällig werdenden Ersatzbauten.

17 Linienschiffe und Küstenpanzerschiffe,
10 Große Kreuzer,
29 Kleine Kreuzer,
12 Torpedobootsdivisionen

Summe: 68 Schiffe und Torpedobootsdivisionen.

Namentliche Liste.

	Linienschiffe und Küstenpanzerschiffe.	Große Kreuzer.	Kleine Kreuzer.	Torpedoboots-divisionen.
	Bayern Sachsen Würtlemberg Baden Oldenburg Siegfried Beowulf Frithjof Hildebrand Heimdall Hagen Aegir Odin Kurfürst Friedrich Wilhelm Brandenburg Weißenburg Wörth	König Wilhelm Kaiser Deutschland Kaiserin Augusta Freya Victoria Louise Hertha Vineta Hansa Fürst Bismarck	Zieten Blitz Pfeil Arcona Alexandrine Greif Schwalbe Sperber Bussard Falke Seeadler Condor Cormoran Geier Meteor Comet Wacht Jagd Irene Prinzeß Wilhelm Gefion Hela Gazelle Niobe Nymphe C. D. E. F.	10 Divisionen kleiner Boote 2 Divisionen großer Boote
Summe	17	10	29	12

Die Ersatzbauten für große Schiffe werden in den nachfolgenden Jahren fällig:

Jahr.	Linienschiffe und Küstenpanzerschiffe.	Große Kreuzer.	Jährlich in Bau zu nehmende große Schiffe.
1901	Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden.	König Wilhelm, Kaiser, Deutschland.	7
1902	.	.	.
1903	.	.	.
1904	.	.	.
1905	.	.	.
1906	Oldenburg.	.	1
1907	.	.	.
1908	.	Kaiserin Augusta.	1
1909	.	.	.
1910	.	.	.
1911	.	.	.
1912	Siegfried.	.	1
1913	.	.	.
1914	Kurfürst Friedrich Wilhelm, Brandenburg, Weißenburg, Wörth, Beowulf, Frithjof.	.	6
1915	Hildebrand.	Freya, Victoria Louise, Hertha, Fürst Bismarck.	5
1916	Heimdall, Hagen.	Vineta, Hansa.	4
1917	Aegir, Odin.	.	2
Summe	17	10	27

Anlage II. 2. b.

b. Uebersicht der geforderten Vermehrungsbauten.

		Linien-schiffe.	Große Kreuzer.	Kleine Kreuzer.	Torpedo-boots-divisionen.	Summe.
1.	Im Rahmen des Flottengesetzes .	.	.	1 [1])	.	1
2.	Für ein drittes Geschwader . . .	10 [2])	2 [3])	6 [3])	4 [3])	22
3.	Für ein viertes Geschwader . . .	1 [4])	.	2 [5])	.	3
4.	Für das Ausland	.	6 [6])	7 [7])	.	13
	Summe . . .	11	8	16 [8])	4	39

[1]) An der Sollstärke des Flottengesetzes fehlt noch 1 Kleiner Kreuzer.

[2]) 1 Flottenflaggschiff, 8 Frontschiffe, 1 Schiff Materialreserve.

[3]) Die zu einem Geschwader gehörenden beiden Aufklärungsgruppen (je 1 Großer, 3 Kleine Kreuzer) und 4 Torpedoboots-Divisionen.

[4]) 1 Schiff Materialreserve für das Geschwader der Brandenburg- und Sachsen-Klasse.

[5]) Für die zu den beiden Küstenpanzerschiffs-Divisionen gehörenden Aufklärungsgruppen waren bisher nur 2 statt 3 Kleine Kreuzer vorgesehen.

[6]) Einschließlich 1 Schiff Materialreserve.

[7]) Einschließlich 2 Schiffe Materialreserve.

[8]) Davon 15 durch die Novelle zum Flottengesetz angefordert, einer noch auf Rechnung des Flottengesetzes.

Anlage II. 2. c.

c. Gesammtbedarf an Schiffsbauten.

	Linien-schiffe.	Große Kreuzer.	Kleine Kreuzer.	Torpedo-boots-divisionen.	Summe.
Ersatzbauten	17	10	29	12	68
Vermehrungsbauten . .	11	8	16	4	39
	28	18	45	16	107

d. Vertheilung der Ersatzbauten und

Jahr der Forderung.	Linienschiffe.		Große Kreuzer.		Kleine Kreuzer.	
1901	2 Vermehrungsbauten	für die aktive Schlachtflotte.	1 Ersatzbau.		1 Vermehrungsbau. 2 Ersatzbauten.	
1902	2 =		1 =		3 Ersatzbauten.	
1903	2 =		1 =		2 =	
1904	2 =		1 Vermehrungsbau	für die aktive Schlachtflotte.	3 Vermehrungsbauten	für die aktive Schlachtflotte.
1905	2 =		1 =		3 =	
1906	2 Ersatzbauten.		1 Vermehrungsbau	für das Ausland.	2 Vermehrungsbauten	für das Ausland.
1907	1 Ersatzbau.		2 Vermehrungsbauten		3 =	
1908	1 =		2 =		2 Vermehrungsbauten 1 Vermehrungsbau	für die Reserve-Schlachtflotte.
1909	1 Vermehrungsbau für die Reserve-Schlachtflotte.		1 Vermehrungsbau		1 Vermehrungsbau 2 Ersatzbauten.	
1910	1 Ersatzbau.		2 Ersatzbauten.		3 Ersatzbauten.	
1911	2 Ersatzbauten.		1 Ersatzbau.		3 =	
1912	2 =		1 =		3 =	
1913	2 =		1 =		2 =	
1914	2 =		1 =		3 =	
1915	2 =		1 =		3 =	
1916	2 =				3 =	
Summe	28 Linienschiffe.		18 Große Kreuzer.		45 Kleine Kreuzer.	

Vermehrungsbauten auf 16 Jahre.

Summe.	Torpedoboots-divisionen.		Bemerkungen.
			I. Bauperiode 1901—1905.
6	1 Ersatzdivision.		Linienschiffe: 10 Vermehrungsbauten zur Ergänzung der aktiven Schlachtflotte durch ein Geschwader vollwerthiger Linienschiffe (1 Flottenflaggschiff, 8 Frontschiffe, 1 Schiff Materialreserve).
6	1 Vermehrungsdivision	für die aktive Schlachtflotte.	Große und Kleine Kreuzer: Bau des vom Flottengesetz noch restirenden Kleinen Kreuzers, 2 + 6 Vermehrungsbauten für die beiden zum neuen Geschwader gehörenden Aufklärungsgruppen, Ersatzbauten für die kriegsunbrauchbaren Großen Kreuzer: König Wilhelm, Kaiser, Deutschland. Kleinen Kreuzer: Zieten, Blitz, Pfeil, Arcona, Alexandrine, Greif, Schwalbe.
5	1 „		
6	1 „		
6	1 „		Torpedobootsdivisionen: 1 Ersatzdivision; 4 Vermehrungsdivisionen für die beiden zu dem neuen Geschwader gehörenden Torpedobootsflottillen.
			II. Bauperiode 1906—1909.
5	1 Ersatzdivision.		Linienschiffe: Ersatz der Schiffe der Sachsen-Klasse, 1 Vermehrungsbau (Materialreserve für das Geschwader der Brandenburg- und Sachsen-Klasse).
6	1 „		Große und Kleine Kreuzer: 6 + 7 Vermehrungsbauten für das Ausland; 2 Vermehrungsbauten zur Auffüllung der Aufklärungsgruppen der Küstenpanzerschiffsdivisionen. Ersatz zweier Kleiner Kreuzer: Sperber, Bussard.
6	1 „		
5	1 „		Torpedobootsdivisionen: 4 Ersatzdivisionen.
			III. Bauperiode 1910—1916.
6	1 Ersatzdivision.		Linienschiffe: 1910—1914 Ersatz der 8 Küstenpanzerschiffe der Siegfried-Klasse und der Oldenburg. 1915—1916 Ersatz der 4 Linienschiffe der Brandenburg-Klasse.
6	1 „		Große und Kleine Kreuzer: Ersatz der Kaiserin Augusta, der 5 Schiffe der Hertha-Klasse, des Fürst Bismarck, sowie der Kleinen Kreuzer: Falke, Seeadler, Condor. — Cormoron, Geier, Meteor. — Comet, Wacht, Jagd. Irene, Prinzeß Wilhelm. — Gefion, Hela, Gazelle. — Niobe, Nymphe, C. — D. E. F.
6	1 „		
5	1 „		
6	1 „		
6	1 „		
5	1 „		Torpedobootsdivisionen: 7 Ersatzdivisionen.
91	16 Torpedobootsdivisionen.		

Anlage II. 3.

Uebersicht

der

Gesammtkosten für Schiffsbauten und Armirungen (Vermehrungsbauten und Ersatzbauten.)

Lfde. Nr.	Erläuterung.		Geldsummen. Mill. Mark.
1.	Restraten für bereits bewilligte bezw. für 1900 geforderte Schiffe, zur Beschaffung von Munition 2c.		135,3
2.	Zum Bau und zur Armirung von:		
	28 Linienschiffen zu 25 Mill. Mark	700,0	
	18 Großen Kreuzern " 18 " "	324,0	
	45 Kleinen Kreuzern " 5,5 " "	247,5	
	16 Torpedobootsdivisionen " 6 " "	96,0	
			1367,5
	Zusammen . . .		1502,8
	Hiervon ab:		
	Die nach 1916 fälligen Restraten für Bau und Armirung der Schiffe . .		101,3
	Bleiben . . .		1401,5
	Ergiebt für die Jahre von 1901 bis 1916 einen Jahresdurchschnitt von .		87,6
3.	Zuschlag zum Bau von Kanonenbooten und Spezialschiffen, für Umbauten, Preissteigerungen 2c.		12,4
	Mithin Gesammt-Jahresdurchschnitt . . .		100,0

Anlage II. 4.

Uebersicht

über

die Jahreskosten für Schiffsbauten und Armirungen.

Vorbemerkung.

Die Aufwendungen für Bau und Armirung von Linienschiffen, Kreuzern und Torpedobootsdivisionen von 1901 bis 1916 betragen im Durchschnitt jährlich 87,6 Millionen Mark. Die diesen Durchschnitt übersteigenden Beträge der ersten Jahre sind eine Folge der aus der Vorperiode zu übernehmenden Restraten, welche 34 Millionen Mark mehr betragen als die Restraten der Zeit nach 1916. Diese höheren Restraten erklären sich — abgesehen von 4 Millionen Mark Ueberschreitung beim Umbau der Sachsenklasse und 5 Millionen Mark zur Ergänzung der Munitionsvorräthe aus den vor 1901 eingestellten kleinen Anfangsraten.

Die künftige Einstellung größerer Anfangsraten ist durch die kürzere Bauzeit in Folge der gesteigerten Leistungsfähigkeit der Werften geboten.

Es sind in Bau zu nehmen:					Die Kosten betragen:								
im Rechnungsjahre.	Linienschiffe.	Große Kreuzer.	Kleine Kreuzer.	Torpedobootsdivisionen.	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907		Summe
					in Millionen Mark.								
	Restraten für Schiffe aus den Forderungen bis einschließlich 1900 . .				67,7	42,3	16,2	.	.	.	.	.	126,2
	Restraten der Forderung zur Beschaffung von Munition				2,0	2,0	1,0	.	.	.	.	.	5,0
	Zur Deckung der Ueberschreitung der Fonds zum Umbau der Sachsenklasse . .				4,1	.	.	.	.	.	.	.	4,1
	Summe der Restraten und Nachforderungen				73,8	44,3	17,2	.	.	.	.	.	135,3
	2	.	.	.	9,4	16,4	14,6	9,6	.	.	.	.	50,0
	.	1	.	.	5,2	6,3	6,5	.	.	.	.	.	18,0
	.	.	3	.	5,1	5,4	6,0	.	.	.	.	.	16,5
1901.	.	.	.	1	3,0	3,0	.	.	.	.	.	.	6,0
					96,5								
	2	.	.	.	.	9,4	16,4	14,6	9,6	.	.	.	50,0
	.	1	.	.	.	5,2	6,3	6,5	.	.	.	.	18,0
	.	.	3	.	.	5,1	5,4	6,0	.	.	.	.	16,5
1902.	.	.	.	1	.	3,0	3,0	.	.	.	.	.	6,0
						98,1							
	2	.	.	.	.	.	9,4	16,4	14,6	9,6	.	.	50,0
	.	1	.	.	.	.	5,2	6,3	6,5	.	.	.	18,0
	.	.	2	.	.	.	3,4	3,6	4,0	.	.	.	11,0
1903.	.	.	.	1	.	.	3,0	3,0	.	.	.	.	6,0
							96,4						
	2	.	.	.	.	.	.	9,4	16,4	14,6	9,6	.	50,0
	.	1	.	.	.	.	.	5,2	6,3	6,5	.	.	18,0
	.	.	3	.	.	.	.	5,1	5,4	6,0	.	.	16,5
1904.	.	.	.	1	.	.	.	3,0	3,0	.	.	.	6,0
								88,7					
Seite . . .	8	4	11	4	.	.	.	.	65,8	36,7	9,6	.	491,8

Es sind in Bau zu nehmen:					Die Kosten betragen:								
im Rechnungsjahre.	Linienschiffe.	Große Kreuzer.	Kleine Kreuzer.	Torpedobootsdivisionen.	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	Summe
					in Millionen Mark.								
Uebertrag	8	4	11	4	65,8	36,7	9,6	.	.	.	.	.	491,8
	2	.	.	.	9,4	16,4	14,6	9,6	.	.	.	.	50,0
	.	1	.	.	5,2	6,3	6,5	.	.	.	.	.	18,0
1905.	.	.	3	.	5,1	5,4	6,0	.	.	.	.	.	16,5
	.	.	.	1	3,0	3,0	.	.	.	.	.	.	6,0
					88,5								
	2	.	.	.	.	9,4	16,4	14,6	9,6	.	.	.	50,0
	.	1	.	.	.	5,2	6,3	6,5	.	.	.	.	18,0
1906.	.	.	2	.	.	3,4	3,6	4,0	.	.	.	.	11,0
	.	.	.	1	.	3,0	3,0	.	.	.	.	.	6,0
						88,8							
	1	.	.	.	.	.	4,7	8,2	7,3	4,8	.	.	25,0
	.	2	.	.	.	.	10,4	12,6	13,0	.	.	.	36,0
1907.	.	.	3	.	.	.	5,1	5,4	6,0	.	.	.	16,5
	.	.	.	1	.	.	3,0	3,0	.	.	.	.	6,0
							89,2						
	1	.	.	.	.	.	.	4,7	8,2	7,3	4,8	.	25,0
	.	2	.	.	.	.	.	10,4	12,6	13,0	.	.	36,0
1908.	.	.	3	.	.	.	.	5,1	5,4	6,0	.	.	16,5
	.	.	.	1	.	.	.	3,0	3,0	.	.	.	6,0
								87,1					
	1	.	.	.	.	.	.	.	4,7	8,2	7,3	4,8	25,0
	.	1	.	.	.	.	.	.	5,2	6,3	6,5	.	18,0
1909.	.	.	3	.	.	.	.	.	5,1	5,4	6,0	.	16,5
	.	.	.	1	.	.	.	.	3,0	3,0	.	.	6,0
									83,1				
Seite . . .	15	11	25	9	.	.	.	.	.	54,0	24,6	4,8	899,8

Es sind in Bau zu nehmen: im Rechnungsjahre.	Linienschiffe.	Große Kreuzer.	Kleine Kreuzer.	Torpedobootsdivisionen.	Die Kosten betragen: 1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916		Summe	Nach 1916 fällige Raten
					in Millionen Mark.									
Uebertrag	15	11	25	9	54,0	24,6	4,8	.	.	.	.	.	8[illegible]9,8	
	1	.	.	.	4,7	8,2	7,3	4,8	.	.	.	.	25,0	
	.	2	.	.	10,4	12,6	13,0	.	.	.	.	.	36,0	
	.	.	3	.	5,1	5,4	6,0	.	.	.	.	.	16,5	
	.	.	.	1	3,0	3,0	.	.	.	.	.	.	6,0	
					77,2									
1910.														
	2	.	.	.	.	9,4	16,4	14,6	9,6	.	.	.	50,0	
	.	1	.	.	.	5,2	6,3	6,5	.	.	.	.	18,0	
	.	.	3	.	.	5,1	5,4	6,0	.	.	.	.	16,5	
1911.	.	.	.	1	.	3,0	3,0	.	.	.	.	.	6,0	
						76,5								
	2	.	.	.	.	.	9,4	16,4	14,6	9,6	.	.	50,0	
	.	1	.	.	.	.	5,2	6,3	6,5	.	.	.	18,0	
	.	.	3	.	.	.	5,1	5,4	6,0	.	.	.	16,5	
1912.	.	.	.	1	.	.	3,0	3,0	.	.	.	.	6,0	
							84,9							
	2	.	.	.	.	.	.	9,4	16,4	14,6	9,6	.	50,0	
	.	1	.	.	.	.	.	5,2	6,3	6,5	.	.	18,0	
	.	.	2	.	.	.	.	3,4	3,6	4,0	.	.	11,0	
1913.	.	.	.	1	.	.	.	3,0	3,0	.	.	.	6,0	
								84,0						
	2	.	.	.	.	.	.	.	9,4	16,4	14,6	.	40,4	9,6
	.	1	.	.	.	.	.	.	5,2	6,3	6,5	.	18,0	
	.	.	3	.	.	.	.	.	5,1	5,4	6,0	.	16,5	
1914.	.	.	.	1	.	.	.	.	3,0	3,0	.	.	6,0	
									88,7					
Seite . . .	24	17	39	14	.	.		.	.	65,8	36,7	.	1330,2	9,6

Es sind in Bau zu nehmen:					Die Kosten betragen:									
im Rechnungsjahre.	Linienschiffe.	Große Kreuzer.	Kleine Kreuzer.	Torpedobootsdivisionen.	1915	1916							Summe	Nach 1916 fällige Raten
					in Millionen Mark.									
Uebertrag	24	17	39	14	65,8	36,7	.	.	.	.	.	.	1330,2	9,6
	2	.	.	.	9,4	16,4	.	.	.	.	.	.	25,8	24,2
	.	1	.	.	5,2	6,3	.	.	.	.	.	.	11,5	6,5
	.	.	3	.	5,1	5,4	.	.	.	.	.	.	10,5	6,0
	.	.	.	1	3,0	3,0	.	.	.	.	.	.	6,0	
1915.					88,5									
	2	.	.	.	.	9,4	.	.	.	.	.	.	9,4	40,6
	.	.	3	.	.	5,1	.	.	.	.	.	.	5,1	11,4
	.	.	.	1	.	3,0	.	.	.	.	.	.	3,0	3,0
1916.						85,3								
Summe ..	28	18	45	16	.	.	.	.	.	.	.	.	1401,5	101,3
					Durchschnittlicher Jahresbedarf . . .								87,6	

Vermehrung des militärischen Personals.

Inhaltsverzeichniß.

Anlage III. a.

a. Berechnung

des

Bedarfs an Seeoffizieren und Marine-Ingenieuren im Jahre 1920.

	Admirale.	Vize-Admirale.	Kontre-Admirale.	Kapitäne zur See.	Fregatten- und Korvetten-Kapitäne.	Kapitänleutnants.	Oberleutnants zur See.	Leutnants zur See.	Summe.	Chefingenieure.	Stabsingenieure.	Oberingenieure.	Ingenieure.	Summe.
I. Heimische Schlachtflotte.														
A. Aktive Schlachtflotte.														
1 Flottenstab	1	.	1	.	4	1	2	.	9	1	.	.	.	1
2 Geschwaderstäbe	.	2	.	2	2	2	2	.	10	2	.	.	.	2
2 Divisionsstäbe	.	.	2	.	.	2	2	.	6	.	2	.	.	2
17 Linienschiffe (1 Flottenflaggschiff, 1. und 2. Geschwader zu je 8 Schiffen)	.	.	.	17	17	51	68	119	272	.	17	17	34	68
4 Stäb } der 4 Aufklärungsgruppen	.	.	.	.	.	4	.	.	4	.	.	.	.	.
4 Große Kreuzer } der 4 Aufklärungsgruppen	.	.	.	4	4	12	12	24	56	.	4	4	8	16
12 Kleine Kreuzer } der 4 Aufklärungsgruppen	.	.	.	.	12	24	36	24	96	.	.	12	12	24
4 Stäbe } der Torpedobootsflottillen	.	.	.	.	.	.	4	.	4	.	.	.	.	.
40 Torpedoboote } der Torpedobootsflottillen	.	.	.	.	4	4	40	40	88	.	.	4	4	8
B. Reserve-Schlachtflotte.														
1 Flottenstab	1	.	1	.	4	1	2	.	9	1	.	.	.	1
2 Geschwaderstäbe	.	2	.	2	2	2	2	.	10	2	.	.	.	2
2 Divisionsstäbe	.	.	2	.	.	2	2	.	6	.	2	.	.	2
17 Linienschiffe (1 Flottenflaggschiff, 3. und 4. Geschwader zu je 8 Schiffen)	.	.	.	17	17	51	68	119	272	.	17	17	34	68
4 Stäbe } der 4 Aufklärungsgruppen	.	.	.	.	.	4	.	.	4	.	.	.	.	.
4 Große Kreuzer } der 4 Aufklärungsgruppen	.	.	.	4	4	12	12	24	56	.	4	4	8	16
12 Kleine Kreuzer } der 4 Aufklärungsgruppen	.	.	.	.	12	24	36	24	96	.	.	12	12	24
4 Stäbe } der 4 Torpedobootsflottillen	.	.	.	.	.	.	4	.	4	.	.	.	.	.
40 Torpedoboote } der 4 Torpedobootsflottillen	.	.	.	.	4	4	40	40	88	.	.	4	4	8
Summe I. . .	2	4	6	46	86	200	332	414	1090	6	46	74	116	242

	Admirale.	Vize-Admirale.	Kontre-Admirale.	Kapitäne zur See.	Fregatten- und Korvetten-Kapitäne.	Kapitänleutnants.	Oberleutnants zur See.	Leutnants zur See.	Summe.	Chefingenieure.	Stabsingenieure.	Oberingenieure.	Ingenieure	Summe.
II. Auslandsschiffe.														
1 Geschwaderstab	.	1	1	.	1	2	2	.	7	.	1	.	.	1
1 Divisionsstab	.	.	1	.	.	1	1	.	3	.	1	.	.	1
8 Große Kreuzer	.	.	.	8	8	24	24	48	112	.	8	8	16	32
15 Kleine Kreuzer	.	.	.	.	15	30	45	30	120	.	.	15	15	30
6 Kanonenboote	.	.	.	.	6	6	18	6	36	.	.	.	6	6
1 Stationsschiff	.	.	.	.	.	1	1	1	3	.	.	.	.	.
Zusammen	.	1	2	8	30	64	91	85	281	.	10	23	37	70
Dazu: die Hälfte als Ablösung	.	.	1	4	15	32	45	43	140	.	5	12	18	35
Summe II.	.	1	3	12	45	96	136	128	421	.	15	35	55	105
III. Schulschiffe.														
5 Seekadetten- und Schiffsjungen-Schulschiffe	.	.	.	5	5	10	20	30	70	.	.	5	.	5
2 Artillerieschulschiffe mit zugehörigen Tendern	.	.	.	2	4	14	26	11	57	.	.	1	2	3
2 Torpedoschulschiffe mit zugehörigen Tendern	.	.	.	2	2	2	14	.	20	.	.	2	.	2
16 Schul-Torpedoboote	.	.	.	.	.	.	16	.	16	.	.	.	.	.
Summe III.	.	.	.	9	11	26	76	41	163	.	.	8	2	10
IV. Spezialschiffe.														
Yacht Hohenzollern	.	.	.	1	1	3	3	.	8	.	1	.	1	2
2 Vermessungsschiffe	.	.	.	.	2	2	6	2	12	.	.	.	2	2
2 Minendampfer	.	.	.	.	2	2	6	.	10	.	.	2	.	2
Summe IV.	.	.	.	1	5	7	15	2	30	.	1	2	3	6

	Admirale.	Vize-Admirale.	Kontre-Admirale.	Kapitäne zur See.	Fregatten- und Korvetten-Kapitäne.	Kapitänleutnants.	Oberleutnants zur See.	Leutnants zur See.	Summe.	Chefingenieure.	Stabsingenieure.	Oberingenieure.	Ingenieure.	Summe.
V. Landstellungen.														
Reichs-Marine-Amt	.	1	2	7	14	11	.	.	35	.	1	.	.	1
Marine-Kabinet	.	1	.	1	1	.	.	.	3	.	.	.	.	.
Zu auswärtigen Botschaften ꝛc. kommandirt	.	.	.	2	3	1	.	.	6	.	.	.	.	
Admiralstab der Marine	.	1	.	1	5	7	1	.	15	.	1	.	.	1
Stationskommando Kiel.														
Stationskommando	1	.	.	1	2	1	.	.	5	1	.	.	.	1
I. Marine-Inspektion	.	.	1	.	.	1	.	.	2	.	.	.	.	
I. Matrosendivision	.	.	.	1	.	.	2	.	3	.	.	.	.	
2 Abtheilungen	.	.	.	.	2	.	2	.	4	.	.	.	.	
8 Kompagnien	.	.	.	.	.	8	.	.	8	.	.	.	.	
III. Matrosendivision	.	.	.	1	.	.	2	.	3	.	.	.	.	
2 Abtheilungen	.	.	.	.	2	.	2	.	4	.	.	.	.	
8 Kompagnien	.	.	.	.	.	8	.	.	8	.	.	.	.	
I. Werftdivision	.	.	.	1	.	.	2	.	3	1	.	.	.	1
6 Kompagnien	.	.	.	.	1	5	.	.	6	.	.	1	2	3
III. Werftdivision	.	.	.	1	.	.	2	.	3	1	.	.	.	1
6 Kompagnien	.	.	.	.	1	5	.	.	6	.	.	1	2	3
Stationskommando Wilhelmshaven.														
Stationskommando	1	.	.	1	2	1	.	.	5	1	.	.	.	1
II. Marine-Inspektion	.	.	1	.	.	1	.	.	2	.	.	.	.	.
II. Matrosendivision	.	.	.	1	.	.	2	.	3	.	.	.	.	.
2 Abtheilungen	.	.	.	.	2	.	2	.	4	.	.	.	.	.
8 Kompagnien	.	.	.	.	.	8	.	.	8	.	.	.	.	.
IV. Matrosendivision	.	.	.	1	.	.	2	.	3	.	.	.	.	.
2 Abtheilungen	.	.	.	.	2	.	2	.	4	.	.	.	.	.
8 Kompagnien	.	.	.	.	.	8	.	.	8	.	.	.	.	.
II. Werftdivision	.	.	.	1	.	.	2	.	3	1	.	.	.	1
6 Kompagnien	.	.	.	.	1	5	.	.	6	.	.	1	2	3
IV. Werftdivision	.	.	.	1	.	.	2	.	3	1	.	.	.	1
6 Kompagnien	.	.	.	.	1	5	.	.	6	.	.	1	2	3
Seite	2	3	4	21	39	75	25	.	169	6	2	4	8	20

	Admirale.	Vize-Admirale.	Kontre-Admirale.	Kapitäne zur See.	Fregatten- und Korvetten-Kapitäne.	Kapitänleutnants.	Oberleutnants zur See.	Leutnants zur See.	Summe.	Chefingenieure.	Stabsingenieure.	Oberingenieure.	Ingenieure.	Summe.
Uebertrag . .	2	3	4	21	39	75	25	.	169	6	2	4	8	20
Inspektion des Torpedowesens	.	.	1	.	1	1	.	.	3	.	1	.	.	1
I. Torpedoabtheilung	.	.	.	.	1	.	1	.	2	.	.	1	1	2
2 Kompagnien	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	.	.	.
II. Torpedoabtheilung	.	.	.	.	1	.	1	.	2	.	.	1	1	2
2 Kompagnien	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	.	.	.
III. Torpedoabtheilung	.	.	.	.	1	.	1	.	2	.	.	1	1	2
2 Kompagnien	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	.	.	.
IV. Torpedoabtheilung	.	.	.	.	1	.	1	.	2	.	.	1	1	2
2 Kompagnien	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	.	.	.
Inspektion der Marineartillerie	.	.	1	.	1	2	.	.	4	.	.	.	.	.
I. Matrosenartillerie-Abtheilung .	.	.	.	.	1	.	1	.	2	.	.	.	.	.
4 Kompagnien	.	.	.	.	.	4	4	4	12	.	.	.	.	.
II. Matrosenartillerie-Abtheilung .	.	.	.	.	1	.	1	.	2	.	.	.	.	.
3 Kompagnien	.	.	.	.	.	3	3	3	9	.	.	.	.	.
III. Matrosenartillerie-Abtheilung .	.	.	.	.	1	.	1	.	2	.	.	.	.	.
3 Kompagnien	.	.	.	.	.	3	3	3	9	.	.	.	.	.
IV. Matrosenartillerie-Abtheilung .	.	.	.	.	1	.	1	.	2	.	.	.	.	.
3 Kompagnien	.	.	.	.	.	3	3	3	9	.	.	.	.	.
Inspektion des Bildungswesens	.	1	.	.	.	2	.	.	3	.	1	.	.	1
Marineakademie	.	.	.	1	2	.	.	.	3	.	.	.	.	.
Marineschule	.	.	.	1	.	1	2	.	4	.	.	.	.	.
Deckoffizierschule	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	2	8	2	12
Schiffsjungenabtheilung	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.	.	.	.	.
Marinedepotinspektion . .	.	.	.	1	.	.	1	.	2	.	.	.	.	.
4 Artillerie- und Minendepots . .	.	.	.	.	4	.	.	.	4	.	.	.	.	.
Kommandanturen.														
Kommandantur Kiel	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.	.	.	.	.
" Friedrichsort . . .	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.	.	.	.	.
" Geestemünde . . .	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.	.	.	.	.
" Cuxhaven	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.	.	.	.	.
" Helgoland	.	.	.	1	.	1	.	.	2	.	.	.	.	.
Seite . .	2	4	6	25	55	100	54	13	259	6	6	16	14	42

	Admirale.	Vize-Admirale.	Kontre-Admirale.	Kapitäne zur See.	Fregatten- und Korvetten-Kapitäne.	Kapitänleutnants.	Oberleutnants zur See.	Leutnants zur See.	Summe.	Chefingenieure.	Stabsingenieure.	Oberingenieure.	Ingenieure.	Summe.
Uebertrag . .	2	4	6	25	55	100	54	13	259	6	6	16	14	42
Werft Kiel	.	.	1	1	3	1	1	.	7	.	.	.	.	.
„ Wilhelmshaven	.	.	1	1	3	1	1	.	7	.	.	.	.	.
„ Danzig	.	.	1	1	2	1	1	.	6	.	.	.	.	.
Schiffsprüfungskommission	.	.	.	1	2	1	.	.	4	.	2	.	.	2
Torpedowerkstatt	.	.	.	.	1	1	.	.	2	.	.	.	.	.
Summe V. Landstellungen . . .	2	4	9	29	66	105	57	13	285	6	8	16	14	44
Summe IV. Spezialschiffe	.	.	.	1	5	7	15	2	30	.	1	2	3	6
Summe III. Schulschiffe	.	.	.	9	11	26	76	41	163	.	.	8	2	10
Summe II. Auslandsschiffe . . .	.	1	3	12	45	96	136	128	421	.	15	35	55	105
Summe I. Heimische Schlachtflotte	2	4	6	46	86	200	332	414	1090	6	46	74	116	242
Zusammen . .	4	9	18	97	213	434	616	598	1989	12	70	135	190	407
Dazu 5 % Zuschlag . .	.	.	1	5	11	21	31	30	99	1	3	7	9	20
Gesammtbedarf 1920 . .	4	9	19	102	224	455	647	628	2088	13	73	142	199	427
ab Etat 1900 . .	2	4	10	51	100	194	296	219	876	4	22	54	64	144
ergiebt **Mehrbedarf 1920** . .	2	5	9	51	124	261	351	409	1212	9	51	88	135	283
Jahresvermehrungsquote **durchschnittlich**		1		2	6	13	18	20	60	3		4	7	14

b. Berechnung

des

Bedarfs an Sanitätsoffizieren und Sanitäts-Unterpersonal im Jahre 1920.

	Generalstabsärzte.	Generalärzte.	Generaloberärzte und Oberstabsärzte.	Stabsärzte.	Assistenzärzte.	Summe.	Sanitäts-Unteroffiziere.	Obersanitätsgasten.	Summe.
I. Heimische Schlachtflotte.									
A. Aktive Schlachtflotte.									
1 Flottenstab	.	1	.	.	.	1	1	.	1
2 Geschwaderstäbe	.	.	2	.	.	2	2	.	2
2 Divisionsstäbe	.	.	.	.	.	.	.	.	.
17 Linienschiffe (1 Flottenflaggschiff, 1. und 2. Geschwader zu je 8 Schiffen)	.	.	17	.	17	34	17	34	51
4 Stäbe der 4 Aufklärungsgruppen	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4 Große Kreuzer der 4 Aufklärungsgruppen	.	.	4	.	4	8	4	8	12
12 Kleine Kreuzer der 4 Aufklärungsgruppen	.	.	.	12	.	12	12	.	12
4 Stäbe der 4 Torpedobootsdivisionen	.	.	.	.	.	.	.	.	.
40 Torpedoboote der 4 Torpedobootsdivisionen	.	.	.	4	5	9	4	.	4
B. Reserve-Schlachtflotte.									
1 Flottenstab	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2 Geschwaderstäbe	.	.	1	.	.	1	1	.	1
2 Divisionsstäbe	.	.	.	.	.	.	.	.	.
17 Linienschiffe (1 Flottenflaggschiff, 3. und 4. Geschwader zu je 8 Schiffen)	.	.	9	1	10	20	10	20	30
4 Stäbe der 4 Aufklärungsgruppen	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4 Große Kreuzer der 4 Aufklärungsgruppen	.	.	2	.	2	4	2	4	6
12 Kleine Kreuzer der 4 Aufklärungsgruppen	.	.	.	6	4	10	6	4	10
4 Stäbe der 4 Torpedobootsflottillen	.	.	.	.	.	.	.	.	.
40 Torpedoboote der 4 Torpedobootsflottillen	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Summe I.	.	1	35	23	42	101	59	70	129

	Generalstabsärzte.	Generalärzte.	Generaloberärzte und Oberstabsärzte.	Stabsärzte.	Assistenzärzte.	Summe.	Sanitäts-Unteroffiziere.	Obersanitätsgasten.	Summe.
II. Auslandsschiffe.									
1 Geschwaderstab	.	.	1	.	.	1	1	.	1
1 Divisionsstab	.	.	1	.	.	1	.	.	.
8 Große Kreuzer	.	.	8	.	8	16	8	16	24
15 Kleine Kreuzer	.	.	.	15	.	15	15	.	15
6 Kanonenboote	.	.	.	6	.	6	6	.	6
1 Stationsschiff	.	.	.	.	1	1	1	.	1
Zusammen	.	.	10	21	9	40	31	16	47
Dazu die Hälfte als Ablösung	.	.	5	10	5	20	15	8	23
Summe II.	.	.	15	31	14	60	46	24	70
III. Schulschiffe.									
5 Seekadetten- und Schiffsjungen-Schulschiffe	.	.	3	2	5	10	5	10	15
2 Artillerieschulschiffe mit zugehörigen Tendern	.	.	2	2	4	8	4	2	6
2 Torpedoschulschiffe mit zugehörigen Tendern	.	.	.	2	.	2	2	.	2
16 Schulboote	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Summe III.	.	.	5	6	9	20	11	12	23
IV. Spezialschiffe.									
Yacht Hohenzollern	.	.	.	1	.	1	1	.	1
2 Vermessungsschiffe	.	.	.	.	2	2	2	.	2
2 Minendampfer	.	.	.	.	2	2	2	.	2
Summe IV.	.	.	.	1	4	5	5	.	5

	Generalstabsärzte.	Generalärzte.	Generaloberärzte und Oberstabsärzte.	Stabsärzte.	Assistenzärzte	Summe.	Sanitäts-Unteroffiziere.	Obersanitätsgasten.	Summe.	Marine-Krankenwärter
V. Landstellungen.										
Berlin.										
Reichs-Marine-Amt	1	.	2	1	.	4	2	.	2	
Bei wissenschaftlichen Instituten	.	.	.	8	9	17	.	.	.	.
Kiel.										
Sanitätsamt	.	1	.	.	1	2	2	.	2	
Garnisonarzt	.	.	1	.	1	2	1	.	1	.
Zur Behandlung der Familienangehörigen von Mannschaften	.	.	.	1	.	1	.	.	.	
Zur Behandlung der Familienangehörigen von Mannschaften in Gaarden	.	.	.	1	.	1	.	.	.	.
Stationslazareth I	.	.	1	4	4	9	12	13	25	14
〃 II	.	.	1	4	4	9	12	13	25	14
Hygienisch-chemische Untersuchungsstation	.	.	1	.	1	2	.	.	.	.
Inspektion des Bildungswesens	.	1	.	.	.	1	1	.	1	
Bildungsanstalten	.	.	.	1	1	2	1	1	2	
I. Matrosendivision	.	.	1	1	2	4	2	2	4	.
II. 〃	.	.	1	1	2	4	2	2	4	.
I. Werftdivision	.	.	1	1	2	4	3	1	4	.
II. 〃	.	.	1	1	2	4	2	1	3	.
I. Seebataillon	.	.	.	1	1	2	2	1	3	.
Inspektion des Torpedowesens	.	.	1	.	.	1	.	.	.	.
I. Torpedoabtheilung	.	.	.	1	1	2	2	1	3	.
II. 〃	.	.	.	1	1	2	2	1	3	.
Kaiserliche Werft	.	.	1	.	1	2	1	.	1	.
Danzig.										
Kaiserliche Werft	.	.	.	1	1	2	1	.	1	.
Friedrichsort.										
Chefarzt und Garnisonlazareth }	.	.	1	1	1	3	{ 2	3	5	4
I. Matrosenartillerie-Abtheilung }							2	1	3	.
Wilhelmshaven.										
Sanitätsamt	.	1	.	.	1	2	2	.	2	.
Garnisonarzt	.	.	1	.	1	2	1	.	1	.
Zur Behandlung der Familienangehörigen von Mannschaften	.	.	.	1	.	1	.	.	.	.
Stationslazareth I	.	.	1	4	4	9	12	13	25	14
〃 II	.	.	1	4	4	9	12	13	25	14
Hygienisch-chemische Untersuchungsstation	.	.	.	1	1	2	.	.	.	.
Seite	1	3	16	39	46	105	79	66	145	60

	Generalstabsärzte.	Generalärzte.	Generaloberärzte und Oberstabsärzte.	Stabsärzte.	Assistenzärzte.	Summe.	Sanitäts-Unteroffiziere.	Obersanitätsgasten.	Summe.	Marine-Krankenwärter.
Uebertrag	1	3	16	39	46	105	79	66	145	60
II. Matrosendivision	.	.	1	1	2	4	2	2	4	.
IV.	.	.	1	1	2	4	2	2	4	.
II. Werftdivision	.	.	1	1	2	4	3	1	4	.
IV.	.	.	1	1	2	4	2	1	3	.
II. Seebataillon	.	.	.	1	1	2	2	1	3	.
II. Torpedoabtheilung	.	.	.	1	1	2	2	1	3	.
IV.	.	.	.	1	1	2	2	1	3	.
II. Matrosenartillerie-Abtheilung	.	.	.	1	1	2	2	1	3	.
Deckoffizierschule	.	.	.	1	1	2	1	1	2	.
Kaiserliche Werft und Werftkrankenhaus		.	1		1	2	.	.	.	
Lehe.										
Chefarzt und Garnisonlazareth	.		1	.	1	2	2	1	3	2
III. Matrosenartillerie-Abtheilung							2	1	3	.
Cuxhaven.										
Chefarzt und Garnisonlazareth	.		1	.	1	2	2	2	4	2
IV. Matrosenartillerie-Abtheilung							2	1	3	.
Helgoland.										
Garnisonarzt und Detachement	.	.	.	1	.	1	1	.	1	.
Yokohama.										
Chefarzt und Lazareth	.	.	1	.	.	1	2	.	2	.
Summe V. Landstellungen	1	3	21	49	62	139	108	82	190	64
Summe IV. Spezialschiffe	.	.	.	1	4	5	5	.	5	.
Summe III. Schulschiffe	.	.	5	6	9	20	11	12	23	.
Summe II. Auslandsschiffe	.	.	15	31	14	60	46	24	70	.
Summe I. Heimische Schlachtflotte	.	1	35	23	42	101	59	70	129	.
Zusammen	1	4	79	110	131	325	229	188	417	64
Dazu 5% Zuschlag	.	.	1	5	7	16	12	9	21	
Gesammtbedarf 1920	1	4	83	115	138	341	241	197	438	64
Ab Etat 1900	1	2	26	56	68	153	119	79	198	33
Ergiebt **Mehrbedarf 1920**	.	2	57	59	70	188	122	118	240	31
Jahresvermehrungsquote **durchschnittlich**	.	3		3	3	9	6	6	12	2

Anlage III. c.

c. Berechnung

des

Bedarfs an Zahlmeistern, Zahlmeisteraspiranten und Applikanten im Jahre 1920.

	Stabszahlmeister	Oberzahlmeister und Zahlmeister	Summe	Zahlmeisteraspiranten	Zahlmeisterapplikanten	Summe
I. Heimische Schlachtflotte.						
A. Aktive Schlachtflotte.						
1 Flottenstab	1	.	1	.	.	.
2 Geschwaderstäbe	2	2	4	.	.	.
2 Divisionsstäbe	2	.	2	.	.	.
17 Linienschiffe (1 Flottenflaggschiff, 1. und 2. Geschwader zu je 8 Schiffen)	.	17	17	17	17	34
4 Stäbe } der 4 Aufklärungsgruppen	.	.	.	.	.	.
4 Große Kreuzer } der 4 Aufklärungsgruppen	.	4	4	4	4	8
12 Kleine Kreuzer } der 4 Aufklärungsgruppen	.	12	12	.	12	12
4 Stäbe, 40 Torpedoboote } der 4 Torpedobootsflottillen	.	8	8	.	.	.
B. Reserve-Schlachtflotte.						
1 Flottenstab	1	.	1	.	.	.
2 Geschwaderstäbe	2	2	4	.	.	.
2 Divisionsstäbe	2	.	2	.	.	.
14 Linienschiffe (1 Flottenflaggschiff, 3. und 4. Geschwader zu je 8 Schiffen)	.	17	17	17	17	34
4 Stäbe } der 4 Aufklärungsgruppen	.	.	.	.	.	.
4 Große Kreuzer } der 4 Aufklärungsgruppen	.	4	4	4	4	8
12 Kleine Kreuzer } der 4 Aufklärungsgruppen	.	12	12	.	12	12
4 Stäbe, 40 Torpedoboote } der 4 Torpedobootsflottillen	.	8	8	.	.	.
Summe . . .	10	86	96	42	66	108
II. Auslandsschiffe.						
1 Geschwaderstab	1	.	1	.	.	.
1 Divisionsstab	1	.	1	.	.	.
8 Große Kreuzer	.	8	8	8	16	24
15 Kleine Kreuzer	.	15	15	15	30	45
6 Kanonenboote	.	6	6	.	6	6
1 Stationsschiff	.	1	1	.	1	1
Zusammen . . .	2	30	32	23	53	76
Dazu die Hälfte als Ablösung	1	15	16	12	26	38
Summe II. . . .	3	45	48	35	79	114

	Stabszahlmeister.	Oberzahlmeister und Zahlmeister.	Summe.	Zahlmeisteraspiranten.	Zahlmeisterapplikanten.	Summe.
III. Schulschiffe.						
5 Seekadetten- und Schiffsjungen-Schulschiffe	.	5	5	5	10	15
2 Artillerieschulschiffe mit den zugehörigen Tendern	.	4	4	5	9	14
2 Torpedoschulschiffe mit den zugehörigen Tendern	.	2	2	2	2	4
Summe III.	.	11	11	12	21	33
IV. Spezialschiffe.						
Yacht Hohenzollern	.	1	1	.	1	1
2 Vermessungsschiffe	.	2	2	.	.	.
2 Minendampfer	.	2	2	.	.	.
Summe IV.	.	5	5	.	1	1
V. Landstellungen.						
Stationskommando Kiel.						
I. Matrosendivision	.	.	.	.	.	.
2 Abtheilungen	1	3	4	5	4	9
III. Matrosendivision	.	.	.	.	.	.
2 Abtheilungen	1	3	4	5	4	9
I. Werftdivision	1	1	2	3	3	6
III. Werftdivision	1	1	2	3	3	6
Stationskommando Wilhelmshaven.						
II. Matrosendivision	.	.	.	.	.	.
2 Abtheilungen	1	3	4	5	4	9
IV. Matrosendivision	.	.	.	.	.	.
2 Abtheilungen	1	3	4	5	4	9
II. Werftdivision	1	1	2	3	3	6
IV. Werftdivision	1	1	2	3	3	6
Inspektion des Torpedowesens.						
I. Torpedoabtheilung	.	2	2	2	1	3
II. Torpedoabtheilung	.	2	2	2	1	3
III. Torpedoabtheilung	.	2	2	2	1	3
IV. Torpedoabtheilung	.	2	2	2	1	3
Seite	8	24	32	40	32	72

	Stabszahlmeister.	Oberzahlmeister und Zahlmeister.	Summe.	Zahlmeisteraspiranten.	Zahlmeisterapplikanten.	Summe.
Uebertrag . . .	8	24	32	40	32	72
Inspektion der Marineartillerie.						
I. Matrosenartillerie-Abtheilung . .	.	1	1	1	1	2
II. Matrosenartillerie-Abtheilung . .	.	1	1	1	1	2
III. Matrosenartillerie-Abtheilung . .	.	1	1	1	1	2
IV. Matrosenartillerie-Abtheilung . .	.	1	1	1	1	2
Inspektion des Bildungswesens.	1	2	3	1	.	1
Deckoffizierschule	.	1	1	.	.	.
Schiffsjungenabtheilung	.	1	1	.	.	.
I. Seebataillon	.	1	1	1	.	1
II. Seebataillon	.	1	1	1	.	1
Bekleidungsamt Kiel	1	2	3	1	.	1
" Wilhelmshaven . . .	1	2	3	1	.	1
Stationskasse Kiel	1	3	4	.	.	.
" Wilhelmshaven	1	3	4	.	.	.
Abwicklungsbureau Kiel	.	2	2	2	.	2
" Wilhelmshaven . .	.	2	2	2	.	2
Zahlmeister-Sektion Kiel	1	.	1	.	.	.
" Wilhelmshaven . .	1	.	1	.	.	.
Zur Ausbildung für den Intendanturdienst	.	.	.	24	.	24
Summe V. Landstellungen . . .	15	48	63	77	36	113
Summe IV. Spezialschiffe . . .	.	5	5	.	1	1
Summe III. Schulschiffe	.	11	11	12	21	33
Summe II. Auslandsschiffe . .	3	45	48	35	79	114
Summe I. Heimische Schlachtflotte	10	86	96	42	66	108
Zusammen . . .	28	195	233	166	203	369
Dazu 5% Zuschlag . . .	1	10	11	8	10	18
Gesammtbedarf 1920 . . .	29	205	234	174	213	387
ab Etat 1900 . . .	13	99	112	65	88	153
ergiebt **Mehrbedarf 1920** . . .	16	106	122	109	125	234
Jahresvermehrungsquote **durchschnittlich**	1	5	6	5	6	11

d. Berech

des Bedarfs an Mannschaften der Matrosendivisionen,

	I. Matrosendivisionen.					II. Werft a. Maschinenpersonal.			
	Deckoffiziere.	Wachtmeister.	Maate.	Gemeine.	Summe I.	Deckoffiziere.	Maate.	Gemeine.	Summe a.
I. Heimische Schlachtflotte.									
A. Aktive Schlachtflotte.									
1 Flottenstab	.	.	11	42	53	.	2	2	4
2 Geschwaderstäbe	.	2	20	80	102	.	2	2	4
2 Divisionsstäbe	.	.	22	56	78	.	2	2	4
17 Linienschiffe (1 Flottenflaggschiff, 1. und 2. Geschwader zu je 8 Schiffen)	51	51	816	5 049	5 967	238	901	1 921	3 060
4 Stäbe . . . } der 4 Aufklärungsgruppen	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4 Große Kreuzer } der 4 Aufklärungsgruppen	12	12	156	904	1 084	56	212	504	772
12 Kleine Kreuzer } der 4 Aufklärungsgruppen	24	.	228	1 104	1 356	120	432	1 032	1 584
4 Stäbe . . . } der 4 Torpedobootsflottillen	.	.	8	24	32	.	.	.	.
40 Torpedoboote } der 4 Torpedobootsflottillen	.	.	8	.	8	.	.	.	.
Summe A . . .	87	65	1 269	7 259	8 680	414	1 551	3 463	5 428
B. Reserve-Schlachtflotte.									
1 Flottenstab	.	.	11	42	53	.	2	2	4
2 Geschwaderstäbe	.	2	20	80	102	.	2	2	4
2 Divisionsstäbe	.	.	22	56	78	.	2	2	4
17 Linienschiffe (1 Flottenflaggschiff voll besetzt,	3	3	48	297	351	14	53	113	180
3. und 4. Geschwader zu je 8 Schiffen mit Besatzungsstämmen, Maschinenpersonal 2/3, übriges Personal 1/2 der vollen Besatzung) . .	24	24	384	2 376	2 808	150	566	1 206	1 922
4 Stäbe . . . } der 4 Aufklärungsgruppen mit Besatzungsstämmen wie vor	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4 Große Kreuzer } der 4 Aufklärungsgruppen mit Besatzungsstämmen wie vor	6	6	78	452	542	37	140	336	513
12 Kleine Kreuzer } der 4 Aufklärungsgruppen mit Besatzungsstämmen wie vor	12	.	114	552	678	80	288	688	1 056
4 Stäbe . . . } der 4 Torpedobootsflottillen mit Besatzungsstämmen wie vor	.	.	8	24	32	.	.	.	.
40 Torpedoboote } der 4 Torpedobootsflottillen mit Besatzungsstämmen wie vor	.	.	4	.	4	.	.	.	.
Summe B . . .	45	35	689	3 879	4 648	281	1 053	2 349	3 683
Hierzu Summe A . . .	87	65	1 269	7 259	8 680	414	1 551	3 463	5 428
Summe I . . .	132	100	1 958	11 138	13 328	695	2 604	5 812	9 111

n n n g

Werftdivisionen und Torpedoabtheilungen im Jahre 1920.

divisionen.					III. Torpedoabtheilungen.									
b. Sonstiges Personal.					a. Seemännisches Personal.				b. Maschinenpersonal.					Im Ganzen.
Deckoffiziere.	Maate.	Gemeine.	Summe b.	Summe II.	Deckoffiziere.	Maate.	Gemeine.	Summe a.	Deckoffiziere.	Maate.	Gemeine.	Summe b.	Summe III.	
.	5	.	5	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	10	.	10	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	4	.	4	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
34	119	272	425	3 485	.	68	408	476	17	51	221	289	765	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
8	20	52	80	852	.	12	72	84	4	8	32	44	128	
.	60	108	168	1 752	.	12	72	84	12	12	48	72	156	
.	8	4	12	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	8	16	24	24	40	80	440	560	120	360	840	1 320	1 880	
42	234	452	728	6 156	40	172	992	1 204	153	431	1 141	1 725	2 929	17 765
.	5	.	5	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	10	.	10	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	4	.	4	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
2	7	16	25	205	.	4	24	28	1	3	13	17	45	
16	56	128	200	2 122	.	32	192	224	10	32	138	180	404	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
4	10	26	40	553	.	6	36	42	3	6	22	31	73	
.	30	54	84	1 140	.	6	36	42	8	8	32	48	90	
.	8	4	12	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	4	8	12	12	20	40	220	280	80	240	560	880	1 160	
22	134	236	392	4 075	20	88	508	616	102	289	765	1 156	1 772	10 495
42	234	452	728	6 156	40	172	992	1 204	153	431	1 141	1 725	2 929	17 765
64	368	688	1 120	10 231	60	260	1 500	1 820	255	720	1 906	2 881	4 701	28 260

	I. Matrosendivisionen.					II. Werft			
						a. Maschinenpersonal.			
	Deckoffiziere.	Wachtmeister.	Maate.	Gemeine.	Summe I.	Deckoffiziere.	Maate.	Gemeine.	Summe a.
II. Auslandsschiffe.									
1 Geschwaderstab	.	.	13	26	39	.	1	1	2
1 Divisionsstab	.	.	13	22	35	.	1	1	2
8 Große Kreuzer	24	24	312	1 808	2 168	112	424	1 008	1 544
15 Kleine Kreuzer	30	.	285	1 380	1 695	150	540	1 290	1 980
6 Kanonenboote	6	.	60	288	354	18	84	150	252
1 Stationsschiff	1	.	3	22	26	3	5	13	21
Zusammen . . .	61	24	686	3 546	4 317	283	1 055	2 463	3 801
Dazu die Hälfte als Ablösung .	31	12	343	1 773	2 159	142	528	1 231	1 901
Summe II . . .	92	36	1 029	5 319	6 476	425	1 583	3 694	5 702
III. Schulschiffe.									
5 Seekadetten- und Schiffsjungen-Schulschiffe	15	5	180	375	575	15	81	146	242
2 Artillerieschulschiffe mit zugehörigen Tendern	20	12	144	661	837	25	97	214	336
2 Torpedoschulschiffe mit zugehörigen Tendern	4	2	36	261	303	11	40	103	154
16 Schulboote	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Summe III . . .	39	19	360	1 297	1 715	51	218	463	732
IV. Spezialschiffe.									
Yacht Hohenzollern	3	1	19	112	135	11	28	89	128
2 Vermessungsschiffe	.	.	22	136	158	12	40	60	112
2 Minendampfer	2	.	16	58	76	12	40	62	114
Summe IV . . .	5	1	57	306	369	35	108	211	354

divisionen.					III. Torpedoabtheilungen.									
b. Sonstiges Personal.					a. Seemännisches Personal.				b. Maschinenpersonal.					
Deckoffiziere.	Maate.	Gemeine.	Summe b.	Summe II.	Deckoffiziere.	Maate.	Gemeine.	Summe a.	Deckoffiziere.	Maate.	Gemeine.	Summe b.	Summe III.	Im Ganzen.
.	4	.	4	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	2	.	2	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
16	40	104	160	1 704	.	24	144	168	8	16	64	88	256	
.	75	135	210	2 190	.	15	90	105	15	15	60	90	195	
.	18	42	60	312	.	.	12	12	.	.	.	.	12	
.	2	4	6	27	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
16	141	285	442	4 243	.	39	246	285	23	31	124	178	463	
8	71	142	221	2 122	.	20	123	143	12	15	62	89	232	
24	212	427	663	6 365	.	59	369	428	35	46	186	267	695	13 536
10	30	75	115	357	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
8	29	49	86	422	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
4	12	18	34	188	2	24	56	82	18	40	72	130	212	
.	.	.	.	.	.	32	96	128	16	32	64	112	240	
22	71	142	235	967	2	56	152	210	34	72	136	242	452	3 134
2	4	11	17	145	.	.	3	3	.	.	3	3	6	
.	6	14	20	132	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	10	8	18	132	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
2	20	33	55	409	.	.	3	3	.	.	3	3	6	784

	I. Matrosendivisionen.					II. Werft a. Maschinenpersonal.			
	Deckoffiziere.	Wachtmeister.	Maate.	Gemeine.	Summe I.	Deckoffiziere.	Maate.	Gemeine.	Summe a.
V. Zu verschiedenen Zwecken.									
Segelyachten, Hafendampfer ꝛc.	1	.	25	108	134	1	15	25	41
Summe V. Zu verschiedenen Zwecken	1	.	25	108	134	1	15	25	41
Summe IV. Spezialschiffe	5	1	75	306	369	35	108	211	354
Summe III. Schulschiffe	39	19	360	1 297	1 715	51	218	463	732
Summe II. Auslandsschiffe	92	36	1 029	5 319	6 476	425	1 583	3 694	5 702
Summe I. Heimische Schlachtflotte	132	100	1 958	11 138	13 328	695	2 604	5 812	9 111
Summe Bordbedarf	269	156	3 429	18 168	22 022	1 207	4 528	10 205	15 940
Summe Landbedarf	28	56	888	2 592	3 564	162	350	558	1 070
Zusammen	297	212	4 317	20 760	25 586	1 369	4 878	10 763	17 010
5% Zuschlag	15	11	216	1 038	1 280	68	244	538	850
Gesammtbedarf 1920	312	223	4 533	21 798	26 866	1 437	5 122	11 301	17 860
ab Etat 1900	151	55	1 727	9 267	11 200	508	1 655	3 557	5 720
ergiebt **Mehrbedarf** 1920	161	168	2 806	12 531	15 666	929	3 467	7 744	12 140
Jahresvermehrungsquote **durchschnittlich**	8	8	140	627	783	47	173	387	607

divisionen.					III. Torpedoabtheilungen.									Im Ganzen.
b. Sonstiges Personal.					a. Seemännisches Personal.				b. Maschinenpersonal.					
Deckoffiziere.	Maate.	Gemeine.	Summe b.	Summe II.	Deckoffiziere.	Maate.	Gemeine.	Summe a.	Deckoffiziere.	Maate.	Gemeine.	Summe b.	Summe III.	
.	2	3	5	46	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	2	3	5	46	.	.	.	.	.	.	.	.	.	180
2	20	33	55	409	.	.	3	3	.	.	3	3	6	784
22	71	142	235	967	2	56	152	210	34	72	136	242	452	3 134
24	212	427	663	6 365	.	59	369	428	35	46	186	267	695	13 536
64	368	688	1 120	10 231	60	260	1 500	1 820	255	720	1 906	2 881	4 701	28 260
112	673	1 293	2 078	18 018	62	375	2 024	2 461	324	838	2 231	3 393	5 854	45 894
26	400	450	876	1 946	.	144	266	410	40	152	298	490	900	6 410
138	1 073	1 743	2 954	19 964	62	519	2 290	2 871	364	990	2 529	3 883	6 754	52 304
7	54	87	148	998	3	26	115	144	18	50	126	194	338	2 616
145	1 127	1 830	3 102	20 962	65	545	2 405	3 015	382	1 040	2 655	4 077	7 092	54 920
84	488	863	1 435	7 155	38	289	1 035	1 362	142	391	924	1 457	2 819	21 174
61	639	967	1 667	13 807	27	256	1 370	1 653	240	649	1 731	2 620	4 273	33 746
3	32	48	83	690	1	13	69	83	12	32	87	131	214	1 687

Anlage IV.

Fortdauernde Ausgaben.

Inhaltsverzeichniß.

Anlage IV.

Voraussichtliche Steigerung der fortdauernden Ausgaben des Marine-Etats

in den Rechnungsjahren 1901—1920.

Bei der Mannigfaltigkeit der Bedürfnisse, welche aus den fortdauernden Ausgaben des Marine-Etats zu decken sind, ist die Entwickelung dieser Ausgabengruppe im Einzelnen nicht zu übersehen. Eine Veranschlagung sämmtlicher einzelnen Etatskapitel führt daher zu keinem Ergebniß, wohl aber ist durch allgemeine Erwägungen auf der Grundlage der bisherigen Entwickelung des Etats zu einem brauchbaren Resultate zu gelangen.

Die Zweckmäßigkeit eines solchen Verfahrens hat bereits in der Begründung zum Flottengesetz Anerkennung gefunden (siehe Seite 22 daselbst). Damals wurde in der Thatsache, daß zwischen den Ausgaben für das Militärpersonal und für Indiensthaltung der Flotte einerseits und den gesammten fortdauernden Ausgaben andererseits seit Jahren das gleiche Verhältniß bestand, die Grundlage für die Veranschlagung der Steigerung der fortdauernden Ausgaben gefunden. Dies Verfahren führt zu einem Ergebniß, welches sich durch die Erfahrungen der drei ersten Jahre des Sexennats als zutreffend erwiesen hat.

Der günstige Erfolg dieser Veranschlagungsweise mußte dazu führen, auch für die Novelle auf dem gleichen Wege einen Ueberblick über die Entwickelung der fortdauernden Ausgaben zu suchen.

Eine spezielle Veranschlagung des Geldbedarfes für die Gebührnisse des Militärpersonals — Kapitel 51 — im Jahre 1920 ist in der Anlage IVa (Seite 62) gegeben. Dieselbe schließt mit $40_{,09}$ Millionen Mark ab.

Die Veranschlagung der Indiensthaltungskosten — Kapitel 52 — für 20 Jahre im Voraus schließt unvermeidlich einige unsichere Faktoren in sich. Die Entwickelung der Preisverhältnisse für Betriebsmaterialien und Verpflegungsmittel, welche auf die Höhe der Indiensthaltungskosten von nicht unerheblichem Einflusse sind, läßt sich nicht vorhersehen, Preissteigerung oder -Rückgang sind gleichermaßen möglich. Es ist daher in der als Anlage IVb (Seite 65) beigefügten Berechnung der voraussichtlichen Indiensthaltungskosten des Jahres 1920 mit den Preisen des Rechnungsjahres 1900 gerechnet. Auf dieser Grundlage ergiebt sich für 1920 ein Etat des Kapitels 52 von $41_{,03}$ Millionen Mark.

Das Verhältniß der Summe der Kapitel 51 und 52 zur Summe der gesammten fortdauernden Ausgaben beträgt, wie die als Anlage IVc beigefügte

Tabelle (Seite 67) ersichtlich macht, nach dem Durchschnitte der letzten 8 Jahre 44,7 %. Bei Anwendung dieses Verhältnisses auf den vorstehend erläuterten Etatsbetrag der Kapitel 51 und 52 von zusammen 81,12 Millionen Mark gelangt man zu einem Gesammtbetrage der fortdauernden Ausgaben im Jahre 1920 in Höhe von 181,48 Millionen Mark, woraus sich eine jährliche Steigerung von durchschnittlich 5,4 Millionen Mark ergiebt.

Im Anhalt an dieses Ergebniß ist in der als Anlage V beigefügten Tabelle (Seite 69) unter lfd. Nr. 4 die voraussichtliche durchschnittliche Entwickelung der fortdauernden Ausgaben zur Darstellung gebracht. Es ist dabei jedoch der Durchschnittsziffer von 5,4 Millionen Mark gegenüber berücksichtigt worden, daß für die erste Hälfte der Bauperiode das Bedürfniß nach Steigerung der fortdauernden Ausgaben ein wesentlich höheres sein wird als für die zweite.

Bei planmäßiger Durchführung der Schiffsbauten wird mit dem Jahre 1908 die Reserve-Schlachtflotte unter Hinzuziehung der Küstenpanzerschiffe vollzählig und dienstbereit vorhanden sein und werden mit dem Jahre 1911 auch die Auslandskreuzer in voller Zahl zur Verfügung stehen, während die zweite Hälfte der Bauperiode lediglich durch Ersatzbauten ausgefüllt wird. Die Vermehrung des Schiffsbestandes ist sonach mit der ersten Hälfte der Bauperiode abgeschlossen. Die Steigerung der fortdauernden Ausgaben ist aber zum überwiegenden Theile durch Vermehrung des Schiffsbestandes bedingt, welche eine Steigerung der Zahl der im Dienste zu haltenden Schiffe und somit eine Erhöhung des Mannschaftsbestandes und eine Erweiterung des Werftbetriebes nach sich zieht. Die Periode der Ersatzbauten wirkt in Folge des Austausches der Küstenpanzerschiffe durch die erheblich größeren Linienschiffe und des Ersatzes veralteter, kleinerer durch moderne, größere Schiffstypen zwar auch steigernd auf die fortdauernden Ausgaben ein, aber in wesentlich geringerem Maße.

In Ansehung dieser Verhältnisse ist für die Jahre bis 1910 ein jährliches Anwachsen der fortdauernden Ausgaben um 6 Millionen Mark anstatt der durchschnittlichen 5,4 Millionen Mark in Rechnung gezogen, während für die zweite Hälfte der Bauperiode ein entsprechendes Sinken der Steigerung unter den Durchschnitt auf jährlich 4,8 Millionen Mark in Rechnung gestellt ist.

Anlage IV a.

a) Berechnung

des

voraussichtlichen Geldbedarfs beim Kapitel 51

— Geldverpflegung der Marinetheile —

im Rechnungsjahre 1920.

Titel.	Ausgabe.	Im Einzelnen. Mark.	Im Ganzen. Mark.	Titelsumme. Mark.
1.	Seeoffiziere.			
	4 Admirale	12 000	48 000	
	9 Vize-Admirale	12 000	108 000	
	19 Kontre-Admirale	9 000	171 000	
	102 Kapitäne zur See	8 400	856 800	
	224 Fregatten- und Korvetten-Kapitäne	6 150	1 377 600	
	264 Kapitänleutnants I. Klasse	4 200	1 108 800	
	191 Kapitänleutnants II. Klasse	3 060	584 460	
	647 Oberleutnants zur See	1 680	1 086 960	
	628 Leutnants zur See	900	565 200	
	2 088			
	37 pensionirte Offiziere	1 440	53 280	
			5 960 100	
	Hiervon ab: voraussichtliche Gehaltsersparnisse in Folge von vorübergehendem Minderbestand	.	44 500	5 915 600
2.	Seeoffizieraspiranten.			
	304 Fähnrichs zur See	792	240 768	
	140 Seekadetten	486	68 040	308 808
3.	Marine-Ingenieure.			
	13 Chef- und Oberstabsingenieure	6 600	85 800	
	73 Stabsingenieure	5 700	416 100	
	142 Oberingenieure	4 500	639 000	
	199 Ingenieure	3 600	716 400	1 857 300
	427			
4.	Offiziere der Marine-Infanterie.			
	Unverändert	.	.	89 400
	Seite			8 171 108

Titel.	Ausgabe.	Im Einzelnen. Mark.	Im Ganzen. Mark.	Titelsumme. Mark.
	Uebertrag . . .			8 171 108

Titel.	Oberdeckoffiziere	Deckoffiziere	Feldwebel, Wachtmeister	Vizefeldwebel	Obermaate	Maate	Obermatrosen	Matrosen	Summe
5.	125	187	223	62	1788	2683	5449	16 349	26 866
6.	479	958	.	.	2049	3073	2825	8 476	17 860
	48	97	49	20	423	635	457	1 373	3 102
7.	22	43	12	12	208	318	601	1 804	3 015
	127	255	.	.	416	624	664	1 991	4 077
	801	1540	284	94	4884	7328	9996	29 993	54 920

Titel.	Ausgabe.	Im Einzelnen. Mark.	Im Ganzen. Mark.	Titelsumme. Mark.
5 bis 7.	Matrosendivisionen — Schiffsjungenabtheilung — Werftdivisionen — Torpedoabtheilungen.			
	801 Oberdeckoffiziere	2142	1 715 742	
	1 540 Deckoffiziere	1692	2 605 680	
	284 Feldwebel, Wachtmeister	828	235 152	
	94 Vizefeldwebel	720	67 680	
	4 884 Obermaate	720	3 516 480	
	7 328 Maate	540	3 957 120	
	9 996 Obermatrosen	288	2 878 848	
	29 993 Matrosen	234	7 018 362	
	54 920			
	1 000 Schiffsjungen	144	144 000	
			22 139 064	
	Hiervon ab: voraussichtliche Gehalts- und Löhnungsersparnisse in Folge von vorübergehendem Minderbestand	.	230 000	21 909 064
8.	Matrosenartillerie-Abtheilungen	.	.	870 186
9.	Marineinfanterie	.	.	195 266
10.	Beurlaubtenstand	.	.	174 242
	Seite . . .			31 319 866

Titel.	Ausgabe.	Titelsumme. Mark.	
	Uebertrag . . .	31 319 866	
11. 12.	Stellenzulagen	279 792	
13.	Fachzulagen	2 059 606	
14.	Dienstalterszulagen	2 360 500	
15.	Seefahrzulagen	3 100 100	
16.	Kommandozulagen	260 168	
17.	Einkleidungsbeihülfen	6 600	
18.	Ordenszulagen und Dienstprämien	22 200	
19.	Tischgelder	16 416	
20.	Unterstützungsfonds für Offiziere	81 560	
21.	Unterstützungsfonds für Deckoffiziere . . .	44 160	
22.	Unterstützungsfonds für Mannschaften . .	22 240	
23.	Fuhrkostenentschädigungen und Pferdegelder	6 353	
24.	Bureauinventarien- und Schreibmaterialien-gelder	69 024	
25.	Allgemeine Unkosten	82 743	
26.	Beihülfen zur Unterhaltung der Musik . .	4 400	
27 bis 33.	Uebungsgelder	354 800	
	Summe Kap. 51 . . .	40 090 528	

Anlage IV. b.

b. Berechnung

des

voraussichtlichen Geldbedarfs beim Kapitel 52 — Indiensthaltungen — im Rechnungsjahre 1920.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Indiensthaltungen.	Kapitel 52 Titel 1 bis 4. Mark.
	I. Schlachtflotte.	
1.	Aktive Schlachtflotte (17 Linienschiffe.)	8 438 100
2.	Reserve-Schlachtflotte (9 Linienschiffe.)	4 573 716
3.	Zur vorübergehenden Aktivirung einer Linienschiffs-Division (2 Linienschiffe.)	165 876
4.	Aufklärungsschiffe (6 Große Kreuzer, 18 Kleine Kreuzer.)	7 925 544
5.	Torpedofahrzeuge	1 885 470
	Summe I	22 988 706
	II. Auslandsschiffe.	
6.	8 Große Kreuzer, 15 Kleine Kreuzer, 6 Kanonenboote	13 101 722
7.	Konstantinopel (1 Stationsschiff.)	80 340
	Summe II	13 182 062
	III. Schulschiffe.	
8.	Seekadetten- und Schiffsjungen-	1 569 864
9.	Artillerie-	1 215 432
10.	Torpedoausbildung	926 340
11.	Minenausbildung	316 404
	Summe III	4 028 040

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Indiensthaltungen.	Kapitel 52 Titel 1 bis 4. Mark.
	IV. Spezialschiffe.	
12.	Kaiserliche Yacht	292 632
13.	Vermessungen (heimische Gewässer)	44 535
	Summe IV	337 167
	V. Zu verschiedenen Zwecken	492 634
	Zusammenstellung.	
	I. Schlachtflotte	22 988 706
	II. Auslandsschiffe	13 182 062
	III. Schulschiffe	4 028 040
	IV. Spezialschiffe	337 167
	V. Zu verschiedenen Zwecken	492 634
	Zusammen	41 028 609

Anlage IV. c.

c. Verhältniß

der

Summe der Kapitel 51 und 52 zur Gesammtsumme der fortdauernden Ausgaben des Marine-Etats.

Rechnungs-jahr.	Der Verbrauch bezw. der Voranschlag betrug:				Kapitel 51 und 52 machen daher von den fortdauernden Ausgaben aus:
	bei Kapitel 51	bei Kapitel 52	Summe	bei den fortdauernden Ausgaben	
	Mill. Mark.	Mill. Mark.	Mill. Mark.	Mill. Mark.	Prozent.
1893	10,71	10,05	20,76	48,11	43,15
1894	11,49	11,00	22,49	50,84	44,23
1895	12,29	12,68	24,97	56,86	43,91
1896	12,66	12,21	24,87	56,52	44,00
1897	13,22	13,69	26,91	58,87	45,71
1898	14,54	15,57	30,11	66,26	45,44
1899	15,56	15,85	31,41	69,05	45,48
1900	16,53	17,27	33,80	73,90	45,73
					$\frac{357,65}{8} = 44,70$
1920	40,09	41,03	81,12	181,48	44,70

Anlage V.

Geldbedarfsberechnung
für 1901 bis 1916
und
Vertheilung der Ausgaben auf Anleihe und ordentliche Einnahmen.

Vorbemerkung.

Unter lfde. Nr. 1 und 2 ist der durchschnittliche Jahresbedarf für einmalige Ausgaben aufgeführt.

Unter lfde. Nr. 9 und 12 sowie 10 und 13 ist die Vertheilung dieser Jahresbeträge auf Anleihe und ordentliche Einnahmen vorgenommen. Dabei ist so verfahren, daß die Beanspruchung der ordentlichen Einnahmen von Jahr zu Jahr gleichmäßig derartig gesteigert worden ist, daß vom Jahre 1920 an der Gesammtjahresbedarf ausschließlich auf ordentliche Einnahmen entfällt.

Die unter lfde. Nr. 9 und 10 auf Anleihe verwiesenen Summen stellen die Differenz zwischen dem Gesammtbedarf (lfde. Nr. 1 und 2) und den auf ordentliche Einnahmen (lfde. Nr. 12 und 13) verwiesenen Beträgen dar.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Ausgaben.*)	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907
	A. Marine-Etat.								
	Einmalige Ausgaben und zwar:								
1.	Schiffbau und Armirung . . .	69,53	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
2.	Sonstige einmalige Ausgaben (Werft- und Hafenbauten ꝛc.)	8,95	18,00	18,00	18,00	18,00	18,00	18,00	18,00
3.	Summe . . .	78,48	118,00	118,00	118,00	118,00	118,00	118,00	118,00
4.	Fortdauernde Ausgaben	73,91	79,91	85,91	91,91	97,91	103,91	109,91	115,91
5.	**Gesammtbetrag des Marine-Etats** .	**152,39**	**197,91**	**203,91**	**209,91**	**215,91**	**221,91**	**227,91**	**233,91**
	B. Sonstige Ausgaben für Marinezwecke.								
6.	Marine-Pensions-Etat	3,61	3,97	4,33	4,69	5,05	5,41	5,77	6,13
7.	Verzinsung der Anleihe	12,54	15,21	17,75	20,17	22,46	24,63	26,68	28,60
8.	Summe A und B . . .	168,54	217,09	225,99	234,77	243,42	251,95	260,36	268,64
	Davon entfallen:								
	a) auf Anleihe:								
	Einmalige Ausgaben und zwar:								
9.	Schiffbau und Armirung . . .	35,10	62,30	59,03	55,76	52,48	49,20	45,92	42,64
10.	Sonstige einmalige Ausgaben .	5,20	13,99	13,73	13,47	13,21	12,95	12,69	12,43
11.	insgesammt . . .	40,30	76,29	72,76	69,23	65,69	62,15	58,61	55,07
	b) auf ordentliche Einnahmen:								
	Einmalige Ausgaben und zwar:								
12.	Schiffbau und Armirung . . .	34,43	37,70	40,97	44,24	47,52	50,80	54,08	57,36
13.	Sonstige einmalige Ausgaben .	3,75	4,01	4,27	4,53	4,79	5,05	5,31	5,57
14.	Summe . . .	38,18	41,71	45,24	48,77	52,31	55,85	59,39	62,93
15.	Fortdauernde Ausgaben (laufende Nummer 4, 6 und 7)	90,06	99,09	107,99	116,77	125,42	133,95	142,36	150,64
16.	insgesammt . . .	128,24	140,80	153,23	165,54	177,73	189,80	201,75	213,57
	Daraus ergiebt sich:								
	eine Steigerung der Beanspruchung der ordentlichen Einnahmen								
17.	gegen das Vorjahr in Höhe von	13,80	12,56	12,43	12,31	12,19	12,07	11,95	11,84
18.	im Durchschnitt in Höhe von .	.							

*) Erläuterungen siehe Seite 72.

1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	Summe 1901 bis 1916	1917	1918	1919	1920
100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	1 600,00	100,00	100,00	100,00	100,00
18,00	18,00	18,00	15,00	15,00	15,00	12,00	12,00	12,00	261,00	9,00	9,00	9,00	9,00
118,00	118,00	118,00	115,00	115,00	115,00	112,00	112,00	112,00	1 861,00	109,00	109,00	109,00	109,00
121,91	127,91	133,91	138,71	143,51	148,31	153,11	157,91	162,71	.	167,51	172,31	177,11	181,91
239,91	245,91	251,91	253,71	258,51	263,31	265,11	269,91	274,71	.	276,51	281,31	286,11	290,91
6,49	6,85	7,21	7,57	7,93	8,29	8,65	9,01	9,37	.	9,73	10,09	10,45	10,81
30,40	32,07	33,62	34,94	36,14	37,21	38,06	38,78	39,38	.	39,75	39,99	40,11	40,11
276,80	284,83	292,74	296,22	302,58	308,81	311,82	317,70	323,46	.	325,99	331,39	336,67	341,83
39,36	36,08	32,80	29,52	26,24	22,96	19,68	16,40	13,12	603,49	9,84	6,56	3,28	0
12,17	11,91	11,65	8,39	8,13	7,87	4,61	4,35	4,09	165,64	0,83	0,57	0,31	0
51,53	47,99	44,45	37,91	34,37	30,83	24,29	20,75	17,21	769,13	10,67	7,13	3,59	0
60,64	63,92	67,20	70,48	73,76	77,04	80,32	83,60	86,88	996,51	90,16	93,44	96,72	100,00
5,83	6,09	6,35	6,61	6,87	7,13	7,39	7,66	7,93	95,39	8,20	8,47	8,74	9,00
66,47	70,01	73,55	77,09	80,63	84,17	87,71	91,26	94,81	1 091,90	98,36	101,91	105,46	109,00
158,80	166,83	174,74	181,22	187,58	193,81	199,82	205,70	211,46	.	216,99	222,99	227,67	232,83
225,27	236,84	248,29	258,31	268,21	277,98	287,53	296,96	306,27	.	315,35	324,30	333,13	341,83
11,70	11,57	11,15	10,02	9,90	9,77	9,55	9,43	9,31	.	9,08	8,95	8,83	8,70
	11,13												

Erläuterungen zu Anlage V.

Steigerung der Ausgaben für Marinezwecke.

Zu lfd. Nr. 1. Schiffbau und Armirung. — Siehe die Anlage II.

Zu lfd. Nr. 2. Sonstige einmalige Ausgaben. — Siehe die Begründung Seite 11.

Zu lfd. Nr. 4. Fortdauernde Ausgaben. — Siehe die Anlage IV.

Zu lfd. Nr. 6. Marine-Pensions-Etat. — In Ermangelung eines zuverlässigeren Anhalts für das Anwachsen der A gaben für Pensionen ist für das Jahr 1920 das Dreifache des Etatsansatzes für 1 angenommen und dieser Betrag über die zwanzigjährige Periode mit jährlich 0,36 Millio Mark Steigerung gleichmäßig vertheilt. Dieser Ansatz dürfte jedenfalls hinter Bedarf nicht zurückbleiben.

Zu lfd. Nr. 7. Verzinsung der Anleihe. — Die Berechnung der Kosten der Verzinsung der Anleihe berücksichtigt sämmt für Marinezwecke bisher aufgenommenen und bis zum Jahre 1920 aufzunehme Anleihebeträge unter Zugrundelegung eines Zinsfußes von 3½ %. Dieser Proz satz entspricht dem zur Zeit für in Umlauf befindliche Reichsanleihetitel unter Be sichtigung der Begebungskurse im Durchschnitt wirklich zu zahlenden Zins.

Vertheilung auf Anleihe und ordentliche Einnahmen.

Zu lfd. Nr. 9 u. 12. Schiffbau und Armirung. — Daß zur Deckung der Schiffbaukosten neben Inanspruchnahme der ordentli Einnahmen auch auf die Anleihe zurückgegriffen ist, entspricht der im Marine bisher beobachteten Uebung. Es erscheint selbstverständlich, daß der Augenblick e erheblichen Vermehrung der Marine nicht der geeignete Zeitpunkt ist, um gleich mit der bisherigen Uebung, die Vermehrungsbauten aus Anleihemitteln zu decken brechen. Auch für die Periode bis zum Jahre 1920 ist eine Heranziehung der An für Schiffbauzwecke grundsätzlich dadurch gerechtfertigt, daß es sich während d Zeitraumes neben der Erhaltung des Bestehenden um eine zum größten Theil ers nächsten Generation zu Gute kommende organisatorische Neuschöpfung handelt.

Nach Durchführung der Flottenvermehrung nehmen die Ausgaben für Sc bau ausschließlich den Charakter eines Aufwandes zur Erhaltung des Bestehenden Dementsprechend ist auch für 1920 eine Heranziehung der Anleihe für Schiffbauz nicht mehr in Aussicht genommen, vielmehr der gesammte hierfür erforderliche Aufw auf ordentliche Einnahmen verwiesen. Für die Durchführung des Ueberganges von Anleihe auf die ordentlichen Einnahmen war die Erwägung maßgebend, daß eine spr hafte Steigerung der Inanspruchnahme der ordentlichen Einnahmen vermieden we müsse. In dieser Absicht ist die Spannung zwischen den Summen, welche der für 1900 mit 34,4 Millionen Mark und der Etat für 1920 mit 100 Milli Mark für Schiffbauzwecke auf die ordentlichen Mittel verweist, auf diese zwan jährige Periode gleichmäßig mit 3,28 Millionen Mark Steigerung jährlich vertheil

Zu lfd. Nr. 10 u. 13. Sonstige einmalige Ausgaben. — Bei den Sonstigen einmaligen Ausgaben ist gleichfalls eine Quote, welche Erhaltung der bestehenden Einrichtungen erforderlich ist, von einer zweiten Quot unterscheiden, welche der organisatorischen Vermehrung der Marine zu dienen bestim ist. Wie bei den Schiffbaukosten war nach der bisherigen Uebung die erstere Q auf die ordentlichen Einnahmen, die letztere auf die Anleihe zu verweisen. Aus dort erörterten Gründen muß mit Ablauf der Flottenvermehrungsperiode, also dem der Berechnung zu Grunde gelegten Bauplan im Jahre 1920, die Inansp nahme der Anleihe für die Zwecke der Sonstigen einmaligen Ausgaben abgeschlossen

Die später zur Erhaltung des Bestehenden dauernd erforderliche Quote sich durch den Ausbau der Marine nicht unerheblich erhöhen. Als Maß dieser Steige ist eine Verdoppelung desjenigen Betrages angenommen, welcher in den letzten Ja für diese Zwecke mit durchschnittlich 4,5 Millionen Mark aufgewendet worden Diese Steigerung des aus ordentlichen Einnahmen zu deckenden Betrages ist auf Jahre von 1900 bis 1920 gleichmäßig mit 0,26 Millionen Mark jährlich vertheil

Gesetz, betreffend die deutsche Flotte.

Vom 10. April 1898.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen &c. verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths und des Reichstags, was folgt:

I. Schiffsbestand.

§. 1.

1. Der Schiffsbestand der deutschen Flotte wird, abgesehen von Torpedofahrzeugen, Schulschiffen, Spezialschiffen und Kanonenbooten, festgesetzt auf:

a) verwendungsbereit:

1 Flottenflaggschiff,
2 Geschwader zu je 8 Linienschiffen,
2 Divisionen zu je 4 Küstenpanzerschiffen,
6 große Kreuzer
16 kleine Kreuzer } als Aufklärungsschiffe der heimischen Schlachtflotte,
3 große Kreuzer
10 kleine Kreuzer } für den Auslandsdienst;

b) als Material-Reserve:

2 Linienschiffe,
3 große Kreuzer,
4 kleine Kreuzer.

2. Von den am 1. April 1898 vorhandenen und im Bau befindlichen Schiffen kommen auf diesen Sollbestand in Anrechnung:

als Linienschiffe	12,
als Küstenpanzerschiffe	8,
als große Kreuzer	10,
als kleine Kreuzer	23.

3. Die Bereitstellung der Mittel für die zur Erreichung des Sollbestandes (Ziffer 1) erforderlichen Neubauten unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushalts-Etat mit der Maßgabe, daß die Fertigstellung des gesetzlichen Schiffsbestandes, soweit die im §. 7 dafür angegebenen Mittel ausreichen, bis zum Ablaufe des Rechnungsjahrs 1903 durchgeführt werden kann.

§. 2.

Die Bereitstellung der Mittel für die erforderlichen Ersatzbauten unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushalts-Etat mit der Maßgabe, daß in der Regel

Linienschiffe und Küstenpanzerschiffe nach 25 Jahren,
große Kreuzer nach 20 Jahren,
kleine Kreuzer nach 15 Jahren

ersetzt werden können.

Die Fristen laufen vom Jahre der Bewilligung der ersten Rate des zu ersetzenden Schiffes bis zur Bewilligung der ersten Rate des Ersatzschiffs.

Zu einer Verlängerung der Ersatzfrist bedarf es im Einzelfalle der Zustimmung des Bundesraths, zu einer Verkürzung derjenigen des Reichstags. Etwaige Bewilligungen von Ersatzbauten vor Ablauf der gesetzlichen Lebensdauer — höhere Gewalt, wie Untergang eines Schiffes, ausgeschlossen — sind innerhalb einer mit dem Reichstage zu vereinbarenden Frist durch Zurückstellung anderer Ersatzbauten auszugleichen.

II. Indiensthaltungen.

§. 3.

Die Bereitstellung der Mittel für die Indiensthaltungen der heimischen Schlachtflotte unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushalts-Etat mit der Maßgabe, daß im Dienste gehalten werden können:

a) zur Bildung von aktiven Formationen:
   9 Linienschiffe,
   2 große Kreuzer,
   6 kleine Kreuzer;
b) als Stammschiffe von Reserveformationen:
   4 Linienschiffe,
   4 Küstenpanzerschiffe,
   2 große Kreuzer,
   5 kleine Kreuzer;
c) zur Aktivirung einer Reserveformation auf die Dauer von zwei Monaten:
   2 Linienschiffe oder Küstenpanzerschiffe.

III. Personalbestand.

§. 4.

An Deckoffizieren, Unteroffizieren und Gemeinen der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedoabtheilungen sollen vorhanden sein:

1. eineinhalbfache Besatzungen für die im Auslande befindlichen Schiffe;
2. volle Besatzungen für
   die zu aktiven Formationen der heimischen Schlachtflotte gehörigen Schiffe,
   die Hälfte der Torpedofahrzeuge,
   die Schulschiffe,
   die Spezialschiffe;

3. Besatzungsstämme (Maschinenpersonal zwei Drittel, übriges Personal die Hälfte der vollen Besatzungen) für
   die zu Reserveformationen der heimischen Schlachtflotte gehörigen Schiffe,
   die zweite Hälfte der Torpedofahrzeuge;
4. der erforderliche Landbedarf;
5. ein Zuschlag von fünf Prozent vom Gesammtbedarfe.

§. 5.

Die nach Maßgabe dieser Grundsätze erforderlichen Etatsstärken der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedoabtheilungen unterliegen der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushalts-Etat.

IV. Sonstige Ausgaben.

§. 6.

Alle fortdauernden und einmaligen Ausgaben des Marine-Etats, hinsichtlich deren in diesem Gesetze keine Bestimmungen getroffen sind, unterliegen der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushalts-Etat nach Maßgabe des Bedarfs.

V. Kosten.

§. 7.

Während der nächsten sechs Rechnungsjahre (1898 bis 1903) ist der Reichstag nicht verpflichtet, für sämmtliche einmalige Ausgaben des Marine-Etats mehr als 408 900 000 Mark, und zwar für Schiffsbauten und Armirungen mehr als 356 700 000 Mark und für die sonstigen einmaligen Ausgaben mehr als 52 200 000 Mark, sowie für die fortdauernden Ausgaben des Marine-Etats mehr als die durchschnittliche Steigerung von 4 900 000 Mark jährlich bereit zu stellen.

Soweit sich in Gemäßheit dieser Bestimmung das Gesetz bis zum Ablaufe des Rechnungsjahrs 1903 nicht durchführen läßt, wird die Ausführung bis über das Jahr 1903 hinaus verschoben.

§. 8.

Soweit die Summe der fortdauernden und einmaligen Ausgaben der Marineverwaltung in einem Etatsjahre den Betrag von 117 525 494 Mark übersteigt, und die dem Reiche zufließenden eigenen Einnahmen zur Deckung des Mehrbedarfs nicht ausreichen, darf der Mehrbetrag nicht durch Erhöhung oder Vermehrung der indirekten, den Massenverbrauch belastenden Reichssteuern gedeckt werden.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Homburg vor der Höhe, den 10. April 1898.

(L. S.) **Wilhelm.**

Fürst zu Hohenlohe.

Die Steigerung der Deutschen Seeinteressen

von 1896 bis 1898.

Einführung.

a. Vorbemerkung.

Die Erörterung über die deutschen Seeinteressen gelegentlich der Einbringung des Gesetzentwurfs, betreffend die deutsche Flotte, vom 30. November 1897, hat durch die „Denkschrift über die Seeinteressen des Deutschen Reiches"[1]) eine zahlenmäßige Grundlage erhalten. Hier wurde der Umfang der verschiedenen Seeinteressen festgestellt. Sie beruhen 1) auf dem Außenhandel: Export, Import, Durchfuhr; 2) dem Transport von Personen und Gütern, vor Allem Seeschiffahrt, aber auch Durchfuhrverkehr nach fremden Seeplätzen; 3) der Rhederei, welche nicht nur am heimischen Verkehre, sondern auch an der fremden Küstenschiffahrt betheiligt ist; 4) den Einrichtungen für Handel und Schiffahrt an der Küste; 5) der Seefischerei, speziell der neuerdings in erheblichem Aufschwunge begriffenen Hochseefischerei; 6) dem Kabelnetz; 7) den deutschen Kolonien; 8) den deutschen Interessen in fremden Ländern, und zwar einerseits solchen, die durch dort ansässige Reichsangehörige persönlich vertreten werden, andererseits solchen, die durch deutsche Unternehmungen im Ausland, und schließlich solchen, die durch auswärtige Schulden an Deutschland repräsentirt werden.

Jene auf Grund amtlichen Materials beigebrachten Aufstellungen haben dann auch seither im Wesentlichen den Erörterungen zu Grunde gelegen, welche sich mit der Bedeutung des Seewesens für Deutschland beschäftigten. Die Zahlen sind indeß heute durch die Thatsachen bereits weit überholt.

Die deutschen Seeinteressen im Innern und nach außen hin haben in der kurzen Spanne von wenig mehr als zwei Jahren eine noch niemals dagewesene Steigerung erfahren. So sind sie heute mit der gesammten deutschen Wirthschaft inniger verwachsen und spielen eine größere Rolle für sie, als je zuvor.

Im Nachstehenden ist die Entwickelung für die Jahre 1896/97 bis 1898/99 in einer Reihe der Hauptpunkte dargestellt. Im Wesentlichen sind dieselben Methoden der Untersuchung zur Anwendung gelangt, wie in der damaligen Denkschrift. Einige kleinere methodologische Veränderungen haben sich entsprechend den Ergebnissen der öffentlichen Erörterung als sachgemäß erwiesen. Einzelne Abschnitte haben durch

[1]) Reichstag, 9. Legislaturperiode, 5. Session 1897/98, Nr. 5.

inzwischen angestellte Untersuchungen erhebliche Erweiterung erfahren können, speziell derjenige über den Schiffbau. Neu hinzu kommen die Kabel. Die Zusammenstellung der Konsulate und der Stärke der Kriegsflotten der verschiedenen Nationen in ihrer Entwickelung konnte füglich an dieser Stelle ausfallen. Um nicht mit einer allzu kurzen Periode zu operiren und das nöthige Vergleichsmaterial heranzuziehen, ist die speziell zu behandelnde Zeit in der Regel mit dem Zeitraum 1894/96 und zuweilen auch mit der Gesammtentwickelung seit 1873 in Vergleich gestellt. Die seiner Zeit schon beabsichtigten internationalen Vergleiche, welche die deutsche Entwickelung erst in das rechte Licht stellen, sind in erheblichem Umfange herangezogen.

b. Hauptergebnisse.

Als bezeichnende Resultate fallen die nachfolgenden besonders ins Auge.

1. Die Bevölkerungsvermehrung des Deutschen Reiches hat sich rapide gesteigert. Sie beträgt heute mehr als 800 000 Köpfe pro Jahr und vollzieht sich schneller als in irgend einem andern europäischen Großstaat; ja der Ueberschuß der Geburten über die Sterbefälle war 1898 in Deutschland mit rund 847 000 Köpfen größer als die Gesammtzahl der Geburten in Frankreich überhaupt. — Trotz der raschen natürlichen Bevölkerungszunahme im Jahre 1898 ist die Auswanderung stetig zurückgegangen. Von 1894/96 sank sie von 37 000 auf nahezu 21 000. Sie war in den letzten Jahren in allen anderen Staaten verhältnißmäßig viel größer als in Deutschland, was für den aufsteigenden Wohlstand unseres Landes spricht.

2. Der deutsche Außenhandel hat sich von 1894/96 dem Werthe nach um 13, von 1896/98 aber um 16 Prozent vermehrt; eine annähernd ähnliche Steigerung ist in der deutschen Handelsgeschichte bisher ohne Beispiel gewesen. Am Außenhandel aber hat der Seehandel einen steigenden Antheil. 1894 waren 66 Prozent, 1896: 68 Prozent, 1898: 70 Prozent, 1899 über 70 Prozent des deutschen Außenhandels Seehandel. Der deutsche Seehandel machte 1894: 4,9 Milliarden, 1896: 5,7 Milliarden, 1898: 6,6 Milliarden aus, er wird 1899: 7 Milliarden erreicht haben, eine Steigerung von 2100 Millionen in 5, von 1300 Millionen in 3 Jahren! Der Seehandel ist seit 1894 um 36, der Landhandel um 16 Prozent gestiegen, und in stetig sich steigerndem Tempo wird er zu einem unentbehrlichen Lieferanten von Rohmaterialien für die deutsche Volksernährung und Industrie, zum Abnehmer derjenigen fertigen Industrieprodukte, welche die deutsche Volkswirthschaft zur Bezahlung ihres Bedarfs vom Weltmarkt her an das Ausland absetzen muß.

3. Diesen steigenden Seehandel zu bewältigen, ist der Schiffsverkehr in den deutschen Häfen rapide gestiegen. Von 1894 bis 1896 stieg die Zahl der verkehrenden Schiffe in den deutschen Häfen um 3000, dagegen von 1896 bis 1898 um 25 000,[1]) die Tonnage vermehrte sich von 1894 bis 1896 um 1¾ Millionen, 1896 bis 1898 um 4½ Millionen. Von 1894 bis 1896 stieg der Schiffsverkehr in der Nordsee um 2¾ Millionen Tonnen und ging in der Ostsee um fast 1 Million Tonnen zurück; von 1896 bis 1898 stieg er in der Nordsee um 3, in der Ostsee um 2 Millionen Tonnen.

[1]) Ueber den Grund dieser großen Steigerung siehe S. 127 unter Küstenschiffahrt.

Besonders bedeutsam war in dieser Zeit die Entwickelung der Küstenschiffahrt, welche durch die Ausbildung des Seeschleppverkehrs einen neuen Charakter erhält und die heimischen Meere durch Vermittelung der Flußläufe in steigendem Umfange zur großen Verkehrsstraße zwischen den einzelnen Gebieten des Binnenlandes macht. Von 1894/96 stieg die Küstenschiffahrt um $^{9}/_{10}$ Millionen, von 1896/98 um 1 Million Tonnen. — Gleichzeitig stellt sich im Verkehr mit fremden Ländern die Steigerung 1894/96 auf 700 000 Tonnen, 1896/98 aber auf 2 900 000 Tonnen. Der überseeische Verkehr und die Verkehrsleistungen nehmen rapide zu.

Die deutsche Flagge hat an diesem Verkehr einen ständig steigenden Antheil. 1894 waren 73 Prozent der Schiffe, 1896 nur 72,3 Prozent, 1898 dagegen 75 Prozent aller in deutschen Häfen verkehrenden Schiffe deutsch, ihre Tonnage stieg von 46 auf 54 Prozent des Gesammtverkehrs.

Auch hier war die Entwickelung in Deutschland nicht nur an und für sich in der letzten Zeit besonders rapide, sondern in ihrer Schnelligkeit war sie auch derjenigen der anderen großen Staaten erheblich überlegen. — Schließlich ist auf diesem Gebiet auch die Entwickelung der überseeischen Küstenschiffahrt besonders bemerkenswerth. Von 1894/97 stieg die Tonnage im Verkehr deutscher Schiffe zwischen überseeischen Ländern um über 29 Prozent, neuerdings aber ist durch den Erwerb zweier großer englischer Dampferflottillen von zusammen 25 Schiffen in Südostasien eine weitere gewaltige Steigerung auf diesem Gebiete gewährleistet.

4. Der Aufschwung zeigt sich noch deutlicher in der Entwickelung der Rhederei, welche vom 1. Januar 1895 bis 1897 eine Tonnagevermehrung von 100 000 Tonnen, von 1897/99 eine solche von 107 000 Tonnen erfuhr, oder, wenn man berücksichtigt, daß dieses Ergebniß sich aus einem theilweisen Rückgange der Segelschiffe und Vermehrung der Dampfschiffe zusammensetzt, von 1894 bis 1899 eine Steigerung der Transportleistungsfähigkeit um rund 33 Prozent zu verzeichnen hatte oder bis Ende 1899 gar eine solche um 45 Prozent.

Der Werth der deutschen Rhedereikapitalien hat sich in den letzten Jahren in ganz beispielloser Weise erhöht. Die in Rhedereiaktiengesellschaften angelegten Kapitalien waren 1897 177 Millionen Aktienkapital und 70 Millionen Prioritätsanleihen, 1899 aber ist eine Steigerung von 96 Millionen Aktienkapital oder 60 Prozent auf 273 Millionen eingetreten, und 2 Millionen Prioritäten sind hinzugekommen. Der Kurswerth der Rhedereikapitalien der Hamburger und Bremer Rhedereiaktiengesellschaften allein ist 1899 mit 325 Millionen Mark anzusetzen; dazu kommen die Kapitalien anderer Rheder — allein in Hamburg über 100 Millionen. Die deutsche Rhederei verfügt über mehr als 500 Millionen Kapital.

Entsprechend hat sich der Werth der deutschen Handelsflotte gesteigert. Von 1896/98 hat er sich von rund 300 auf gegen 450 Millionen Mark, um 50 Prozent, erhöht, Ende 1899 aber ist der derzeitige Werth der deutschen Handelsflotte auf 500 Millionen anzusetzen, eine Wertherhöhung von 66 Prozent in 3 Jahren. Der Neubeschaffungswerth der deutschen Handelsflotte ist heute mindestens $^{3}/_{4}$ Milliarden.

5. Gewaltig ist der Aufschwung des deutschen Schiffbaues. Seit 1894 hat sich die Zahl der für Schlachtschiffbau in Frage kommenden Werften von 2 auf 5 vermehrt, für den Kreuzerbau ist die Zahl seit 1896/1897 von 6 auf 9 gestiegen,

Schnelldampfer wurden 1894 bis 1896 nur auf einer Werft gebaut, in Zukunft werden hierfür 4 bis 5 leistungsfähige Werften vorhanden sein ꝛc.

Die Bauleistung für Handelsschiffe schwankte von 1894 bis 1896 von 123 000 auf 80 000 Tonnen hinunter, um von 1896 bis 1899 wieder auf 190 000 Tonnen zu steigen. Die Werften repräsentiren heute einen Werth von 110 Millionen Mark. und ein bedeutsames weiteres Wachsthum bereitet sich vor.

6. Neue Hafenbauten und Flußkorrektionen sind in großem Umfange längs der ganzen Küsten in den letzten Jahren fertig gestellt bezw. in Angriff genommen. Durch den Dortmund-Ems-Kanal, den Elbe-Trave-Kanal, den Königsberger Haffkanal ist eine erhebliche Verkehrserleichterung angebahnt.

7. Die Hochseefischerei an der heimischen Küste entwickelt sich gedeihlich. Neue Kapitalien werden ständig darin angelegt.

8. Der Kolonialbesitz Deutschlands hat durch den Erwerb von Kiautschou, der Karolinen ꝛc., und von Samoa in Folge des Gebietsaustausches in der Südsee eine wünschenswerthe Bereicherung erfahren; erhebliche Kapitalien beginnen auch hier die Ausbeute intensiver in Angriff zu nehmen.

9. Deutschland arbeitet zur Zeit an seinem ersten überseeischen Kabel nach Amerika.

10. Lassen sich auch die Erhebungen über die überseeischen Kapitalinteressen Deutschlands des Jahres 1897/98, die Anlagewerthe von 7½ Milliarden ergaben, nicht bereits in erneuter Form wiedergeben, so steht fest, daß auch hier die Vergrößerungen der Interessenkreise stattgefunden haben, namentlich in der Türkei und Kleinasien, in Afrika und Ostasien.

Es ist eine rapide angewachsene Menge von Interessen, welche Deutschland auf der See zu schützen hat, und schneller mehren sie sich als die Seeinteressen fremder Staaten. Damit steigen auch die Gefahren, welche Angriff oder Bedrohung bringen. Immer verhängnißvoller aber für die deutsche Volkswirthschaft würde es werden, wenn der Versuch eines Angriffs mächtiger anderer Staaten mit der Möglichkeit eines Erfolges auf die Dauer rechnen könnte. In einer Periode ansteigender innerer Entwickelung und des Aufschwunges haben die deutschen Seeinteressen eine raschere Vermehrung erfahren als der äußere Landverkehr mit den Nachbarstaaten. Mehr als je sind sie zu einem integrirenden Bestandtheil der ganzen deutschen Volkswirthschaft geworden. Für die Zukunft wird mit einem noch stärkeren Hervortreten derselben zu rechnen sein.

Dieser ungeahnt rasche Aufschwung aber bringt gesteigerte Verantwortlichkeiten und gesteigerte Anforderungen an die Schutzvorkehrungen mit sich, entsprechend dem Umfange der zu schützenden Interessen und der Angriffskraft etwaiger Widersacher.

Inhaltsübersicht.

I. Theil.

Die Bevölkerungsbewegung.

I. Die Vermehrung der Bevölkerung im Allgemeinen.

Die Zunahme der Bevölkerung des Deutschen Reichs hat sich in den letzten Jahren mit steigender Geschwindigkeit vollzogen. Die Einwohnerzahl des Reichs betrug:

Jahresmitte		
1871	40,997	Millionen,
1881	45,228	=
1890	49,241	=
1894	51,339	=
1895	52,001	=
1896	52,735	=
1897	53,514	=
1898	54,283	=
1899	55,052	=

Von 1881/90 hat sich die Bevölkerung um 4,0 Millionen = 9 Prozent, von 1890/99 aber um 5,8 Millionen = 12 Prozent vermehrt; die Gesammtzunahme seit der Gründung des Reichs beträgt 14 Millionen = 34 Prozent. Die jährliche Bevölkerungszunahme betrug im Durchschnitt der Jahre

1881/90	0,9	Prozent,
1890/94	1,1	=
1894/98	1,4	=
1898/99	1,5	=

Sie war also am weitaus größten im Jahrfünft von 1894/99.

Vergleicht man damit die Volksvermehrung in den **anderen europäischen Großstaaten,** so findet man, daß sich die Einwohnerzahl des europäischen Rußland von 1870 bis 1897 von 73,50 auf 106,16 Millionen, also um 44 Prozent, erhöht hat. Alle übrigen Großstaaten sind dagegen relativ und absolut hinter Deutschland zurückgeblieben. Großbritannien und Irland zählte bei der Volkszählung von 1871 31,63 Millionen, bei der von 1891 37,89 Millionen und nach amtlichen statistischen Berechnungen Mitte 1898 40,19 Millionen Bewohner; die relative Zunahme seit 1871 belief sich danach bis 1891 auf 20, bis 1898 auf 27 Prozent. Oester-

reich-Ungarn hatte Ende 1869 35,9 Millionen Einwohner, die sich bis zur Zählung von 1890 auf 41,36 Millionen, um 15 Prozent, und bis Ende 1897 auf 44,3 Millionen, also im Ganzen um 23 Prozent, vermehrten. Noch geringer war die Volkszunahme in Italien, wo 1871 26,8, 1890 30,16 und Ende 1898 31,67 Millionen Bewohner gezählt wurden, was einer Steigerung um 12,5 Prozent (bis 1890) bezw. um 14,4 Prozent (bis 1898) entspricht. An letzter Stelle steht Frankreich, das 1872 36,10 Millionen, 1890 38,34, 1896 38,5 und Ende 1898 höchstens 38,8 Millionen Einwohner hatte; die Volkszunahme betrug also zwischen 1872 und 1890 nur 6, zwischen 1872 und 1898 nur 7 Prozent.

Im letzten Dezennium (1890/99) steht also das Deutsche Reich mit einer relativen Zunahme von 12 Prozent an der Spitze. An zweiter Stelle steht Rußland, das sich von 1890/97 um 8,5 Prozent vergrößert hat, mit einer wahrscheinlichen Zunahme von 11 Prozent im gedachten Zeitraum. Alsdann folgen:

Großbritannien	mit	7	Prozent,
Oesterreich-Ungarn	"	6	"
Italien	"	5	"
Frankreich	"	1	"

II. Die natürliche Volksvermehrung.

Die große Zunahme der Bevölkerung im **Deutschen Reich** geht in erster Linie auf die natürliche Bevölkerungsvermehrung, den schnell steigenden Ueberschuß der Geburten über die Sterbefälle, in zweiter Linie auf die bedeutende Abnahme der Auswanderung zurück.

Der wachsende Geburtenüberschuß ist das Resultat eines ständigen Rückgangs der Sterbeziffer, nicht etwa einer Steigerung der Geburtenziffer, die im Gegentheil von 39,1 pro Mille[1]) im Durchschnitt 1871/80 auf 36,2 in 1891/98 gesunken ist; für 1894/98 stellte sie sich auf 36,1. Wesentlich schneller aber ist die Sterbeziffer gesunken; sie betrug in 1871/80: 27,2 pro Mille, 1891/98: 22,4, 1894/98: 21,5. Der Geburtenüberschuß belief sich demnach für 1871/80 auf 11,9 pro Mille, für 1891/98 auf 13,8 und für die letzten fünf Jahre im Einzelnen auf:

1894:	13,6	14,6.
1895:	13,9	
1896:	15,4	
1897:	14,7	
1898:	15,6	

In absoluten Zahlen stellte er sich, wie folgt:

1871/80:	511 034	1894:	696 874
1891/98:	718 473	1895:	725 790
1891/94:	643 677	1896:	815 783
1894/96:	746 116	1897:	784 634
1896/98:	815 763	1898:	846 871

[1]) Nach Abzug der Todtgeburten.

Das Deutsche Reich hat also in den 5 Jahren 1894/98 einen Geburtenüberschuß von **beinahe 4 Millionen** gehabt. Der durchschnittliche jährliche Ueberschuß im gedachten Zeitraum war um 50 Prozent höher als im Dezennium 1871/80, in den Jahren 1896/98 sogar um beinahe 60 Prozent.

Vergleicht man damit die Bevölkerungsbewegung in den **anderen Großstaaten,** so kommt man zu folgenden Ergebnissen:

Der jährliche Geburtenüberschuß betrug im Durchschnitt der Jahre

1894/98	absolute Zahlen	pro Mille
bei Deutschland	773 990	14,6
„ Frankreich	51 520	1,2
„ Italien	343 256	11,0
„ Großbritannien und Irland	452 861	11,5
1893/97		
„ Oesterreich-Ungarn . . .	475 475	10,8

Für das europäische Rußland, einschließlich Polens, ergab sich für die 5 Jahre 1889/93 ein durchschnittlicher Geburtenüberschuß von 12 pro Mille. Neuere zuverlässige Zahlen liegen nicht vor.

Deutschland hat also unter den aufgeführten Großstaaten den **größten Geburtenüberschuß** aufzuweisen. Auch unter den kleineren europäischen Staaten ist es, wie die folgende Tabelle zeigt, nur Holland, das im fünfjährigen Zeitraum von 1894/98 mit 14,9 pro Mille eine etwas stärkere natürliche Volksvermehrung erfahren hat als das Deutsche Reich, hinter dem alle übrigen Staaten weit zurückstehen.

Geburten und Sterbefälle in einer Reihe wichtigerer Länder.

	Geburtenüberschuß 1894/98 bezw. 1893/97	Geburten (ausschließlich der Todtgeborenen)							Sterbefälle (ausschließlich der Todtgeborenen)						
		1893	1894	1895	1896	1897	1898	1894/98 bzw. 1893/97	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1894/98 bzw. 1893/97
Deutsches Reich	14,6	—	35,9	36,1	36,3	36,0	36,2	36,1	—	22,3	22,2	20,9	21,3	20,6	21,5
Großbritannien	11,5	—	28,9	29,5	29,2	29,1	28,8	29,1	—	16,8	18,8	17,1	17,7	17,7	17,6
Oesterreich-Ungarn	10,8	40,5	39,3	37,8	39,6	39,2	—	39,3	28,9	29,6	28,2	28,1	27,5	—	28,5
Italien	11,0	—	35,8	35,2	35,1	35,1	33,8	35,0	—	25,2	25,3	24,3	22,2	23,1	24,0
Frankreich . .	1,2	—	22,6	21,7	22,5	21,8	22,1	22,1	—	21,6	22,1	20,0	19,5	21,2	20,9
Holland . . .	14,9	—	32,7	32,8	32,7	32,5	31,7	32,5	—	18,5	18,6	17,2	16,9	16,9	17,6
Norwegen . .	14,4	30,7	29,8	30,6	30,4	30,0	—	30,3	16,3	16,9	15,7	15,2	15,4	—	15,9
Dänemark . .	13,9	—	30,2	30,2	30,5	29,9	31,1	30,4	—	17,5	16,9	15,7	16,6	16,0	16,5
Rumänien . .	12,0	—	42,0	43,5	41,8	44,0	37,8	41,8	—	32,7	28,5	29,9	30,4	27,3	29,8
Schweden . .	11,2	27,4	27,1	27,5	27,2	26,5	—	27,1	16,8	16,4	15,2	15,6	15,3	—	15,9
Belgien . . .	10,4	29,5	29,0	28,5	29,0	28,9	—	29,0	20,3	18,6	19,5	17,5	17,2	—	18,6
Schweiz . . .	9,6	—	28,2	28,0	29,0	29,2	29,5	28,8	—	20,7	19,7	18,4	18,3	18,9	19,2

Trotz der hohen deutschen Geburtsziffer und der dadurch bedingten größeren Kindersterblichkeit ist die deutsche Sterbeziffer von 1894/98 (21,4 pro Mille) nur wenig über die französische Sterbeziffer (20,9 pro Mille) hinausgegangen. Im Jahre 1898 hatte das Deutsche Reich mit 20,6 pro Mille sogar eine geringere relative Sterblichkeit als Frankreich (21,2 pro Mille). Im selben Jahre war in Deutschland der Geburtenüberschuß (846 871) zum ersten Mal größer als in Frankreich die Zahl der Geburten überhaupt (843 933).

Nichts ist ein besserer Gradmesser der Entfaltung der deutschen Volkskraft als diese auf durchaus gesunder Basis beruhende starke Volksvermehrung. Die Zahl der Geburten auf je 1000 Einwohner ist nur unerheblich zurückgegangen und wird nur von wenigen Staaten übertroffen. Gleichzeitig ist die Sterblichkeitsziffer rapid gesunken, was unzweifelhaft der Hebung der allgemeinen Lebenshaltung und der Einwirkung der sozialpolitischen Gesetzgebung zu danken ist.

III. Auswanderung und Einwanderung.

Eine nicht minder beachtenswerthe Erscheinung als der zunehmende Geburtenüberschuß ist die ständig abnehmende überseeische Auswanderung, die ihr Maximum im Jahrfünft 1881/85 mit durchschnittlich jährlich 171 368 Personen erreicht hatte, während sie sich für 1894/96 nur auf jährlich 37 425 Personen stellte; 1897 wanderten nur 24 631, 1898 sogar nur 20 837 Deutsche[1]) über See aus.

Während die Auswanderung im Zeitraum von 1881/90 24 Prozent des Geburtenüberschusses fortführte, betrug dieser Verlust in den fünf Jahren 1894/98 nur 4 Prozent, in den Jahren 1896/98 sogar nur 3 Prozent. Von je 1000 Deutschen wanderten 1881/85 4,3, 1891/95 1,8, 1896/98 aber nur 0,5 in überseeische Länder aus. Soweit sich die nicht statistisch festgestellte europäische Wanderung übersehen läßt, muß es als wahrscheinlich bezeichnet werden, daß Deutschland in den letzten Jahren mehr Einwanderer aus europäischen Staaten empfangen, als an andere europäische Länder Auswanderer abgegeben hat, so daß die Wanderbewegung die aus dem Geburtenüberschuß entspringende Bevölkerungszunahme kaum verringert haben dürfte.

Was das Reiseziel der überseeischen Auswanderer betrifft, so geht noch immer der größte Theil der Auswanderer nach den Vereinigten Staaten; doch hat die früher konstatirte Tendenz eines stärkeren Hervortretens der Auswanderung nach Südamerika und nach anderen Erdtheilen auch in den beiden Jahren 1897 und 1898 angehalten.

Für **andere europäische Staaten** liegen folgende Zahlen über die Auswanderung vor: Die Zahl der Auswanderer aus Großbritannien und Irland stellt sich von 1894/98 im Jahresdurchschnitt auf 12 Prozent, aus Oesterreich-Ungarn von 1893/97 auf 11 Prozent des Geburtenüberschusses, während die Zahl der Auswanderer aus Italien 1894/98 ungefähr die Hälfte der natürlichen Volksvermehrung erreichte.

---

[1]) Jedoch ohne die Auswanderung über Havre und andere französische Häfen, die vermuthlich aber nur 2 bis 3000 Personen umfaßte. — 1899 ist die Auswanderung übrigens wieder um einige Tausend Köpfe gestiegen.

Unter den kleineren europäischen Staaten standen ebenfalls die romanischen Länder, Spanien und Portugal, obenan; Portugal verlor von 1892/96 70 Prozent des Geburtenüberschusses durch Auswanderung, während in Spanien die Zahl der Auswanderer den Geburtenüberschuß noch überstieg. Schweden und Norwegen andererseits gaben von 1893/97 24 bezw. 28 Prozent, die Schweiz (1894/98) 9,5 Prozent, die Niederlande aber nur 2,1 Prozent an das Ausland ab, während Belgien die Einwanderung größer war als die Auswanderung.

Abgesehen von Holland und Belgien, hatten also **alle aufgeführten europäischen Staaten in den letzten Jahren im Verhältniß zur natürlichen Volksvermehrung eine wesentlich größere Auswanderung als Deutschland.**

Für die weiter unten mit zahlreichen anderen Materialien belegte fortgesetzte **günstige Entwickelung des Wohlstandes im Deutschen Reich,** sowohl absolut als im Vergleich mit anderen Ländern, bieten die vorstehenden Daten einen besonders bedeutungsvollen Beweis.

II. Theil.

Der Außenhandel, speziell der Seehandel.

I. Die Entwickelung des deutschen Außenhandels im Allgemeinen.

Die Denkschrift über „die Seeinteressen des Deutschen Reichs“ hat die Entwickelung des deutschen Handels und die Eigenarten der deutschen Handelsstatistik bis zum Jahre 1896 eingehend dargestellt. Zum Verständniß der seitherigen Entwickelung ist jedoch ein Zurückgreifen auf einen Theil der früher beigebrachten Materialien erforderlich. Da aber eine vergleichende statistische Darstellung sich unmöglich für zwei Jahre geben läßt, so ist als Ausgangspunkt der Betrachtung das Jahr 1894 gewählt worden, zumal da die Handelsentwickelung in dem Zeitraum von 1894/98 einen durchaus einheitlichen Charakter trägt: eine schnelle ununterbrochene Steigerung, deren Tempo sich von Jahr zu Jahr beschleunigt hat.

Auf frühere Jahre ist nur gelegentlich, namentlich bei dem Vergleich mit dem Handel anderer Länder, zurückgegriffen worden; die Zahlen für 1899, die noch nicht endgültig festgestellt sind, werden nur zur Ergänzung mitgetheilt.

Besonders wichtig vom allgemeinen wirthschaftlichen Standpunkte ist die Entwickelung des **Spezialhandels**, der im Wesentlichen die Einfuhr der zum Konsum in Deutschland bestimmten Waaren und die Ausfuhr der in Deutschland selbst hergestellten Produkte umfaßt. Der Begriff des Spezialhandels ist seit 1897 etwas erweitert worden, da seitdem auch der Veredelungsverkehr, soweit er auf inländische Rechnung erfolgt, zum Spezialhandel gezogen worden ist, während er früher nur zum Gesammteigenhandel gerechnet wurde. Dadurch sind die Zahlen des Spezialhandels seit 1897 um etwa 40 bis 50 Millionen erhöht worden; für die Gesammtzahlen des deutschen Handels ist diese Aenderung irrelevant, wenn sie auch für einzelne Artikel, namentlich für Reis, einen direkten Vergleich mit den Vorjahren unmöglich macht.

Von 1894/98 hat sich der Spezialhandel dem Gewicht und dem Werth nach folgendermaßen entwickelt:

I. Absolute Zahlen.

Jahr	Einfuhr		Ausfuhr		Summe	
	Tonnen	Millionen Mark	Tonnen	Millionen Mark	Tonnen	Millionen Mark
1894	32 022 502	4 285,5	22 883 715	3 051,5	54 906 217	7 337,0
1895	32 536 976	4 246,1	23 829 658	3 424,1	56 366 634	7 670,2
1896	36 410 257	4 558,0	25 719 876	3 753,8	62 130 133	8 311,8
1897	40 162 317	4 864,6	28 019 949	3 786,2	68 182 266	8 650,8
1898	42 729 839	5 439,7	30 094 318	4 010,6	72 824 157	9 450,3
1899*) (Vorläufige Schätzung)	44 651 501	5 495,9	30 403 008	4 151,7	75 054 509	9 647,6

II. Indexzahlen.

Jahr	Einfuhr Tonnen	Einfuhr Millionen Mark	Ausfuhr Tonnen	Ausfuhr Millionen Mark	Summe Tonnen	Summe Millionen Mark
1894	100	100	100	100	100	100
1895	102	99	104	112	103	105
1896	114	106	112	123	113	113
1897	125	114	122	124	124	118
1898	133	127	132	131	133	129

Die Steigerung des gesammten Spezialhandels war also — abgesehen von den noch nicht zu übersehenden endgültigen Resultaten für 1889 — am größten in den beiden letzten Jahren, von 1896/98. Von 1894/96 ist der Gesammtspezialhandel um 975 Millionen Mark, von 1896/98 aber um 1140 Millionen Mark gestiegen, und zwar hat die Ausfuhr von 1894/96 um 702, von 1896/98 um 257 Millionen, die Einfuhr dagegen von 1894/96 um 272 Millionen, von 1896/98 um 882 Millionen zugenommen. Im ganzen vierjährigen Zeitraum beträgt die prozentuale Steigerung dem Werthe nach beim Handel 29 Prozent, bei der Einfuhr 27 Prozent, bei der Ausfuhr aber 31 Prozent, während sich das Volumen um 33 und 32 Prozent erhöht hat. Die ganze Entwickelung unseres Handels bietet also ein höchst erfreuliches Bild, da sich Einfuhr und Ausfuhr in gleich günstiger Weise entwickelt haben. Zieht man die bereits veröffentlichten vorläufigen Nachweise über die Entwickelung des deutschen Handels im Jahre 1899 heran, so gestaltet sich die Sachlage noch günstiger, da sie ein rasches Anschwellen der Ausfuhr gegenüber einer nur kleinen Zunahme der Einfuhr zeigen.

Die ganze Bedeutung der Zunahme des deutschen Handels in den letzten Jahren tritt am besten durch einen Vergleich mit der Steigerung in früheren Jahren hervor. Von etwas mehr als 6 Milliarden Mark am Anfang der 80er Jahre, von

*) Die Werthschätzungen sind mit Ausnahme der Artikel Eisen und Eisenwaaren, Hauptgetreidearten und Mehl und rohe Schafwolle, bei welchen Werthveränderungen berücksichtigt sind, nach den Werthsätzen des Vorjahrs geschätzt. Es ist demgemäß, angesichts der 1899 eingetretenen Preissteigerungen, eine Erhöhung der definitiven Zahlen um mindestens 3 Prozent und damit Ueberschreitung der Endsumme von 10 Milliarden anzusetzen.

7,3 Milliarden im Jahre 1889 hat sich der deutsche Spezialhandel bis 1898 auf 9,5, bis 1899 auf beinahe oder gar mehr als 10 Milliarden Mark erhöht. In der Zeit von 1880/88 hat sich der gesammte deutsche Spezialhandel nur um 17 Prozent (die Einfuhr um 20, die Ausfuhr um 14 Prozent) erhöht, in der Zeit von 1889/94 ist er mit verschiedenen Schwankungen in den einzelnen Jahren im Wesentlichen stabil geblieben. Vergleicht man den Handel von 1880 mit dem von 1894, so findet man eine Zunahme des ganzen Spezialhandels um 25 Prozent; die Ausfuhr ist nur um 3 Prozent gestiegen, während sich die Einfuhr allerdings um 33 Prozent erhöht hat; dabei bleibt aber zu beachten, daß 1889 mit der Einverleibung der bisherigen hanseatischen Zollausschlüsse das Einfuhrgebiet ganz wesentlich vergrößert und eine bereits längst vorhandene Einfuhr auch von der Reichsstatistik erfaßt worden ist, während Hamburg und Bremen, die bisher erhebliche Mengen vom Zollinlande bezogen hatten, als Exportgebiete in Wegfall kamen. Jedenfalls war die prozentuale Zunahme des Handels im ganzen Zeitraum von 1880—94 (25 Prozent) geringer als in den vier Jahren von 1894—98 (29 Prozent).

Das gleiche günstige Bild wie der Fortschritt des Spezialhandels gewährt die Entwickelung des Gesammteigenhandels und des Generalhandels.

Der **Gesammteigenhandel** hat sich in den Jahren von 1894/98 nach Werth und Volumen folgendermaßen gestaltet:[1])

Absolute Zahlen.

Jahr	Einfuhr.		Ausfuhr.		Handel.	
	Tonnen.	Millionen Mark.	Tonnen.	Millionen Mark.	Tonnen.	Millionen Mark.
1894	33 193 883	4 545,0	23 944 992	3 349,9	57 138 875	7 894,9
1895	33 702 090	4 565,9	24 973 086	3 768,5	58 675 176	8 334,4
1896	37 780 327	4 899,0	27 069 454	4 152,2	64 849 781	9 051,2
1897	41 333 018	5 175,4	29 089 288	4 107,0	70 422 306	9 282,4
1898	43 618 730	5 745,0	31 086 746	4 311,2	74 705 476	10 056,2

Inderzahlen.

1894	100	100	100	100	100	100
1895	102	100	104	113	103	106
1896	114	108	113	123	114	115
1897	125	114	121	122	123	118
1898	131	122	130	129	131	127

Die Entwickelung des Gesammteigenhandels verläuft im Wesentlichen parallel der Zunahme des Spezialhandels. Beachtenswerth ist, daß bei beiden die prozentuale Zunahme des Gewichts der bewegten Güter der Werthsteigerung nur wenig voraneilt; bei der Ausfuhr deckt sich sogar die Werthsteigerung im

[1]) Die oben erwähnte statistisch-technische Aenderung hinsichtlich des Veredelungsverkehrs berührt natürlich nur den Spezialhandel, nicht den Gesammteigenhandel.

Spezialhandel wie im Gesammteigenhandel nahezu mit der Steigerung des Volumens. Die Entwickelung des Handels in früheren Jahren war dagegen bekanntlich durch eine ständige wachsende Differenz zwischen der Gewichtssteigerung und der hinter ihr erheblich zurückbleibenden Werthsteigerung gekennzeichnet. (Vergl. die Seeinteressen des Deutschen Reichs II, 3.)

In dieser Erscheinung dürfte eine Wiederspiegelung der allgemeinen günstigen Preisentwickelung der letzten Jahre vorliegen; bei der Ausfuhr scheint auch gerade der Export hochwerthiger Fabrikate stärker hervorgetreten zu sein.

Die Steigerung des Gewichts des Generalhandels zeigt die folgende Zusammenstellung:

I. Absolute Zahlen.

Jahr.	Einfuhr. Tonnen.	Ausfuhr. Tonnen.	Summe. Tonnen.
1894	35 167 327	25 918 436	61 085 763
1895	35 682 929	26 953 924	62 636 853
1896	39 934 449	29 223 577	69 158 026
1897	43 589 841	31 346 111	74 935 952
1898	45 926 009	33 394 025	79 320 034

II. Indexzahlen.

1894	100	100	100
1895	102	104	103
1896	114	113	113
1897	124	121	123
1898	131	129	130

Auch hier ergiebt sich also in 4 Jahren (von 1894/98) eine Zunahme um nicht weniger als 30 Prozent; vergleicht man den Generalhandel von 1898 mit dem Generalhandel von 1889 (Einfuhr 30 Millionen, Ausfuhr 21,4 Millionen Tonnen), so findet eine Steigerung der Einfuhr um 53, der Ausfuhr um 56 Prozent, des ganzen Handels um 54 Prozent des Gewichts statt. Die Zunahme ist wiederum am größten in den beiden letzten Jahren, von 1896/98, gewesen, in denen sich der Generalhandel um mehr als 10 Millionen Tonnen (gegenüber 8 Millionen in den Jahren 1894/96) gesteigert hat.

Ueberblickt man die Gesammtentwickelung des deutschen Außenhandels seit der Gründung des Reichs, so sieht man, daß eine derartig anhaltende und schnelle Steigerung unserer Handelsumsätze wie in den letzten Jahren in der deutschen Handelsgeschichte bisher ohne Beispiel gewesen ist.

II. Antheil des Seehandels am Außenhandel.

Eine genaue direkte Feststellung des deutschen Seehandels läßt sich aus Gründen, die in der gedachten Denkschrift näher dargelegt sind, nicht treffen. Der deutsche Seehandel muß auf einem indirekten Wege und in Näherungswerthen ermittelt werden.

Das früher angewandte Verfahren ist einigen kleinen Modifikationen unterworfen worden, die sich bei Heranziehung der internationalen Schiffahrtsstatistik als angebracht erwiesen.[1])

Es sind nunmehr folgende vier Gruppen gebildet worden:

1. Außereuropäische Länder, mit denen Deutschland durchweg nur im Seeverkehr Handel treibt.

2. Europäische Länder ausschließlichen oder fast ausschließlichen Seehandels. Zu dieser Gruppe gehören unzweifelhaft Großbritannien und Irland, Schweden, Norwegen und Finland sowie Spanien und Portugal. Auch die meisten Balkanstaaten (Türkei, Rumänien, Bulgarien und Griechenland) sind hierher zu rechnen, da ihr Landverkehr mit Deutschland für den Gütertransport ohne erhebliche Bedeutung ist. Endlich müssen hierher auch die Freihafengebiete gerechnet werden, da die Einfuhr aus diesen Gebieten fast durchweg ursprünglich dem Seehandel entstammt, ebenso wie die Ausfuhr nach diesen Gebieten ganz überwiegend eine indirekte Seeausfuhr darstellt.

3. Europäische Länder überwiegenden Seehandels. Hierzu sind Rußland, Italien, Dänemark sowie Serbien gerechnet worden, dessen Verkehr über die Häfen der Balkanhalbinsel wohl den Landhandel mit Deutschland (über Oesterreich-Ungarn) überwiegt.

4. Europäische Länder überwiegenden oder ausschließlichen Landhandels. Reinen Landhandel treibt Deutschland nur mit der Schweiz; im Handel mit Oesterreich-Ungarn und Belgien und noch mehr im Verkehr mit Holland und Frankreich ist der Seehandel stark betheiligt, obwohl der Landhandel überwiegen dürfte.

Ordnet man den deutschen Handel von 1894/98 nach diesen Ländergruppen, so kommt man zu folgender Tabelle:

---

[1]) Die Verkehrsziffern der beladenen Schiffe weisen aus, daß verschiedene Länder, die aus geographischen Erwägungen als Länder überwiegenden Landhandels angesehen waren, thatsächlich dem Gebiete des überwiegenden Seehandels zugerechnet werden müssen.

I. Einfuhr.

Länder (nach der Größe des Handels im Jahre 1898 geordnet).	Einfuhr 1894	1895	1896	1897	1898	1894	1895	1896	1897	1898
	Millionen Mark.					Prozent des Gesammtwerthes der Einfuhr.				
I. Außereuropäische Länder.										
Vereinigte Staaten von Amerika	532,9	511,7	584,4	658,0	877,2	12,4	12,1	12,6	13,5	16,1
Britisch Ostindien 2c.	164,1	162,1	171,2	204,6	220,9	3,8	3,8	3,8	4,2	4,1
Argentinien	103,9	118,4	108,8	109,3	115,9	2,1	2,8	2,4	2,2	2,7
Brasilien	91,3	114,8	100,1	100,4	101,6	2,1	2,7	2,2	2,1	1,9
Britisch Australien	97,8	113,7	103,2	85,7	86,8	2,3	2,7	2,3	1,8	1,6
Chile	85,7	81,7	79,3	81,6	83,0	2,0	1,9	1,7	1,7	1,5
Niederländisch Indien 2c.	52,4	68,8	77,1	67,3	61,9	1,2	1,6	1,7	1,4	1,1
China	27,1	27,0	41,8	57,5	39,5	0,6	0,6	0,9	1,2	0,7
Centralamerikanische Republiken	35,8	39,4	39,7	35,8	26,3	0,8	0,9	0,9	0,7	0,5
Aegypten	13,0	17,6	20,2	24,1	21,6	0,3	0,4	0,4	0,5	0,4
Britisch Südafrika (Kapkolonie)	13,8	17,1	21,1	17,4	19,8	0,3	0,4	0,5	0,4	0,4
Cuba und Portorico	13,8	13,4	13,5	12,9	12,5	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2
Mexiko	12,1	11,6	13,1	12,7	11,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2
Japan	7,0	7,8	11,4	12,2	10,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2
Uruguay	8,3	8,6	10,5	10,8	10,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Venezuela	20,1	13,5	16,0	10,9	9,7	0,5	0,3	0,3	0,2	0,2
Haiti	13,6	15,3	13,7	11,3	8,9	0,3	0,4	0,3	0,2	0,2
Ecuador	5,0	5,4	5,8	7,5	8,5	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Britisch Westindien 2c.	5,9	8,4	7,1	8,6	7,9	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1
Kolumbien	8,4	7,4	8,6	7,8	7,9	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1
Marocco	1,6	2,0	2,5	5,0	6,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Britisch Nordamerika	2,0	2,1	3,0	4,2	5,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Algerien, Tunis[1]	.	.	.	2,8	4,0	.	.	.	0,1	0,1
Peru	6,0	4,8	3,8	3,8	4,0	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
Bolivien	5,3	1,3	1,1	2,9	3,9	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1
Deutsch West- u. Südwestafrika	2,4	2,9	3,5	3,8	3,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Siam	0,2	0,0	0,1	5,6	3,5	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Britisch Westafrika	46,8	50,6	48,8	20,3	23,3	1,1	1,2	1,1	0,4	0,4
Portugiesisch Westafrika				3,9	7,3				0,1	0,1
Französisch Westafrika				3,4	2,8				0,1	0,1
Uebrige Länder				21,5	20,3				0,4	0,4
	1376,6	1427,1	1509,4	1613,6	1862,7	32,0	33,6	33,2	33,2	34,2
Steigerung	100	104	110	117	135					

[1]) Von 1894—1896 im französischen Handel enthalten.

Länder (nach der Größe des Handels im Jahre 1898 geordnet).	Einfuhr									
	1894	1895	1896	1897	1898	1894	1895	1896	1897	1898
	Millionen Mark.					Prozent des Gesammtwerthes der Einfuhr.				
II. Europäische Länder ausschließlichen oder fast ausschließlichen Seehandels.										
Großbritannien und Irland	608,6	578,4	647,4	661,5	825,7	14,2	13,6	14,2	13,6	15,2
Schweden	63,4	62,9	74,0	87,5	102,9	1,5	1,5	1,6	1,8	1,9
Spanien	39,3	28,6	35,9	42,1	48,1	0,9	0,7	0,8	0,9	0,9
Rumänien	59,3	36,4	69,3	52,6	34,0	1,4	0,9	1,5	1,1	0,6
Türkei und Montenegro	18,8	22,0	25,9	30,5	29,5	0,4	0,5	0,6	0,6	0,5
Norwegen	19,2	15,3	19,1	24,1	29,1	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5
Portugal	12,8	13,5	15,2	17,3	17,6	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Freihafen (Hamburg, Cuxhaven)	12,5	14,3	15,6	16,6	15,7	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Finland	[1] —	—	—	8,2	9,5	—	—	—	0,2	0,2
Griechenland	4,9	8,0	9,3	9,2	8,4	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
Bulgarien	3,6	2,4	3,7	3,0	1,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0
	842,4	781,8	915,4	952,6	1122,3	19,7	18,5	20,0	19,6	20,6
Steigerung	100	93	108	113	133					
III. Europäische Länder überwiegenden Seehandels.										
Rußland	543,9	568,8	634,7	700,1	727,1	12,7	13,4	13,9	14,4	13,4
Italien	141,4	145,9	137,5	153,0	170,3	3,3	3,4	3,0	3,1	3,1
Dänemark	73,4	73,0	58,2	60,4	65,6	1,7	1,7	1,3	1,2	1,2
Serbien	4,8	5,6	6,6	8,1	6,3	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1
	763,5	793,3	837,0	921,6	969,3	17,8	18,6	18,3	18,9	17,8
Steigerung	100	103	109	120	127					
IV. Europäische Länder überwiegenden oder ausschließlichen Landhandels.										
Oesterreich-Ungarn	581,7	525,4	578,0	600,3	661,2	13,6	12,4	12,7	12,3	12,2
Frankreich	214,0	229,9	233,6	246,0	265,3	5,0	5,4	5,1	5,1	4,9
Belgien	171,6	179,2	157,7	186,5	201,4	4,0	4,2	3,9	3,8	3,7
Niederlande	199,2	164,3	162,6	185,2	184,1	4,7	3,9	3,6	3,8	3,4
Schweiz	136,2	154,5	146,3	158,6	173,5	3,2	3,4	3,2	3,3	3,2
	1302,7	1243,3	1296,2	1376,6	1485,5	30,5	29,3	28,5	28,3	27,4
Steigerung	100	95,6	99,7	105	114					
Gesammteinfuhr	4285,5	4246,1	4558,0	4864,6	5439,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Gesammtsteigerung	100	99	106	113	127					

[1] Von 1894—96 im russischen Handel enthalten.

II. Ausfuhr.

Länder (nach der Größe des Handels im Jahre 1898 geordnet).	Ausfuhr 1894	1895	1896	1897	1898	1894	1895	1896	1897	1898
	Millionen Mark.					Prozent des Gesammtwerthes der Ausfuhr.				
I. Außereuropäische Länder.										
Vereinigte Staaten von Amerika	271,1	368,7	383,7	397,5	334,6	8,9	10,8	10,2	10,5	8,3
Britisch Ostindien ꝛc.	39,2	44,7	49,2	47,3	57,1	1,3	1,3	1,3	1,2	1,4
China	28,2	35,4	45,3	32,3	48,0	0,9	1,0	1,2	0,9	1,2
Brasilien	57,0	75,2	60,3	50,2	45,2	1,9	2,2	1,6	1,0	1,1
Argentinien	30,2	37,5	44,1	35,8	44,7	1,0	1,1	1,2	0,9	1,1
Japan	17,1	26,1	35,6	39,2	43,0	0,6	0,8	0,9	1,0	1,1
Britisch Australien	20,3	22,9	29,3	31,3	32,9	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8
Britisch Nordamerika	16,8	16,3	15,3	16,8	23,9	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6
Mexiko	10,9	16,3	15,0	17,5	20,3	0,4	0,5	0,4	0,5	0,5
Chile	22,5	44,5	34,6	27,0	20,3	0,7	1,3	0,9	0,7	0,5
Niederländisch Indien	11,2	11,6	13,8	15,3	18,8	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5
Britisch Südafrika (Kapkolonie)	11,8	13,0	15,6	13,5	14,6	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Aegypten	6,9	5,8	9,9	10,5	11,7	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3
Transvaal und Oranje-Freistaat	5,5	9,3	13,7	12,3	9,3	0,2	0,3	0,4	0,3	0,2
Uruguay	8,0	9,0	9,6	5,6	8,4	0,3	0,3	0,3	0,1	0,2
Deutsch West- und Südwestafrika	2,8	2,7	4,0	6,8	7,3	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2
Peru	4,2	5,4	7,3	6,4	6,8	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
Columbien	3,4	4,3	6,9	8,7	5,6	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1
Cuba, Portorico	3,8	3,3	4,5	5,8	4,6	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1
Centralamerikanische Republiken	6,5	10,1	10,7	7,6	4,6	0,2	0,3	0,3	0,2	0,1
Venezuela	6,2	6,1	6,4	5,5	4,3	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1
Deutsch Ostafrika	1,6	1,7	1,2	1,7	3,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Ecuador	1,6	1,6	2,7	2,9	3,2	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1
Bolivien	1,3	2,1	2,1	1,7	2,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1
Philippinen ꝛc.	2,8	3,2	3,1	2,3	1,6	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0
Haiti	2,3	2,0	1,8	2,0	1,3	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0
Algerien, Tunis	.	.	.	0,5	0,5	.	.	.	0,0	0,0
Britisch Westafrika	} 16,3	16,9	20,4	{ 5,5	6,9	} .	.	.	0,1	0,2
Uebrige Länder				18,5	19,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	609,5	795,7	846,1	828,0	804,2	19,9	23,5	22,6	21,7	20,0
Steigerung	**100**	**130**	**138**	**135**	**132**					

Länder (nach der Größe des Handels im Jahre 1898 geordnet).	Ausfuhr									
	1894	1895	1896	1897	1898	1894	1895	1896	1897	1898
	Millionen Mark.					Prozent des Gesammtwerthes der Ausfuhr.				
II. Europäische Länder ausschließlichen oder fast ausschließlichen Seehandels.										
Großbritannien und Irland	634,4	678,1	715,1	701,7	803,8	20,8	19,8	19,0	18,5	20,0
Schweden	73,1	76,6	78,9	92,9	107,0	2,4	2,2	2,1	2,5	2,7
Norwegen	40,4	42,4	48,3	55,5	63,2	1,3	1,2	1,3	1,5	1,6
Freihäfen Hamburg, Cuxhaven, Bremen, Geestemünde	36,6	37,1	39,5	63,3	65,2	1,2	1,1	1,0	1,7	1,6
Rumänien	36,5	34,1	32,8	33,1	37,1	1,2	1,0	0,9	0,9	0,9
Türkei mit Montenegro	34,4	39,0	28,0	30,9	37,1	1,1	1,1	0,7	0,8	0,9
Finland	[1] —	—	—	26,4	30,9	—	—	—	0,7	0,8
Spanien	30,6	31,2	39,4	30,0	24,7	1,0	0,9	1,0	0,8	0,6
Portugal	10,9	13,1	13,4	14,1	15,6	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Bulgarien	5,7	4,4	5,3	6,4	5,8	0,2	0,1	0,1	0,2	0,1
Griechenland	3,6	3,9	4,1	4,3	5,5	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	906,2	959,9	1004,8	1058,6	1195,9	29,7	27,9	26,6	28,1	29,7
Steigerung	**100**	**105**	**110**	**116**	**132**					
III. Europäische Länder überwiegenden Seehandels.										
Rußland	194,8	220,9	364,1	345,6	409,6	6,4	6,4	9,7	9,1	10,2
Dänemark	83,4	100,9	97,4	107,4	120,2	2,7	2,9	2,6	2,8	3,0
Italien	82,5	83,4	85,6	90,3	94,4	2,7	2,4	2,3	2,4	2,4
Serbien	3,3	1,8	2,5	3,9	3,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	364,0	407,0	549,6	547,2	628,0	11,9	11,8	14,7	14,4	15,7
Steigerung	**100**	**111**	**151**	**150**	**172**					
IV. Europäische Länder überwiegenden oder ausschließlichen Landhandels.										
Oesterreich-Ungarn	401,7	435,8	477,3	435,1	453,7	13,2	12,7	12,7	11,5	11,3
Niederlande	244,0	245,1	262,3	263,9	280,1	8,0	7,2	7,0	7,0	7,0
Schweiz	188,3	219,0	244,0	254,4	255,9	6,2	6,4	6,5	6,7	6,4
Frankreich	188,1	202,8	201,6	209,9	205,4	6,2	5,9	5,4	5,5	5,1
Belgien	149,9	159,2	168,0	189,6	187,3	4,9	4,6	4,5	5,0	4,7
	1172,0	1261,9	1353,2	1352,9	1382,4	38,5	36,8	36,1	35,7	34,5
Steigerung	**100**	**107**	**115**	**115**	**118**					
Gesammtausfuhr	3051,5	3424,1	3753,8	3786,2	4010,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Gesammtsteigerung	**100**	**112**	**123**	**124**	**131**					

[1]) Von 1894—96 im russischen Handel.

Länder (nach der Größe des Handels im Jahre 1898 geordnet).	Handel 1894	1895	1896	1897	1898	1894	1895	1896	1897	1898
	Millionen Mark.					Prozent des Gesammtwerthes des Handels.				
I. Außereuropäische Länder.										
Vereinigte Staaten von Amerika	804,0	880,4	968,1	1055,5	1211,8	11,0	11,5	11,6	12,2	12,8
Britisch Ostindien . .	203,8	206,4	220,4	251,9	278,0	2,8	2,7	2,7	2,9	2,9
Argentinien	134,1	155,9	152,9	145,1	190,6	1,8	2,0	1,8	1,7	2,0
Brasilien	148,3	190,0	160,4	150,6	149,8	2,0	2,5	1,9	1,7	1,6
Britisch Australien . .	118,1	136,6	132,5	117,0	119,7	1,6	1,8	1,6	1,4	1,3
Chile	108,2	126,2	113,9	108,6	103,3	1,5	1,7	1,4	1,2	1,1
Niederländisch Indien ꝛc.	63,6	80,4	90,9	82,6	80,7	0,9	1,1	1,1	1,0	0,9
China	55,3	62,4	87,1	89,8	87,5	0,7	0,8	1,1	1,0	0,9
Japan	24,1	33,9	47,0	51,4	53,3	0,3	0,4	0,6	0,6	0,6
Aegypten	19,9	23,4	30,1	34,6	36,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4
Britisch Südafrika (Kapland ꝛc.)	25,6	30,1	36,7	30,9	34,1	0,3	0,4	0,5	0,4	0,4
Mexiko	23,0	27,9	28,1	30,2	31,6	0,3	0,4	0,3	0,4	0,3
Centralamerikanische Republiken	42,3	49,5	50,4	43,4	30,9	0,6	0,6	0,6	0,5	0,3
Britisch Nordamerika .	18,8	18,4	18,3	21,0	29,8	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3
Uruguay	16,3	17,6	20,1	16,4	18,7	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Cuba, Portorico . .	17,6	16,7	18,0	18,7	17,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Venezuela	26,6	19,6	22,4	16,4	14,0	0,4	0,3	0,3	0,2	0,2
Columbien	11,8	11,7	15,5	16,5	13,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1
Ecuador	6,6	7,0	8,5	10,4	11,7	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Deutsch West- und Südwestafrika	5,2	5,6	7,5	10,6	11,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Peru	10,2	10,2	11,1	10,2	10,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Haiti	15,9	17,3	15,5	13,8	10,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1
Transvaal, Oranje-Freistaat	5,5	9,3	13,7	12,3	9,9	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1
Britisch Westindien . .	5,9	8,4	7,1	8,6	7,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Marocco	1,6	2,0	2,5	5,0	6,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Bolivia	6,6	3,4	3,2	4,6	5,9	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1
Algerien, Tunis . . .	—	—	—	3,3	4,5	—	—	—	0,0	0,1
Siam	0,2	0,0	0,1	5,6	3,5	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
Deutsch Ostafrika . .	1,6	1,7	1,2	1,7	3,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Philippinen ꝛc. . . .	2,8	3,2	3,1	2,3	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Britisch Westafrika .	63,1	67,5	69,2	25,8	30,2	0,9	0,9	0,8	0,3	0,3
Portugiesisch Westafrika				3,9	7,3				0,0	0,1
Französisch Westafrika				3,4	2,8				0,0	0,0
Uebrige Länder . .				40,0	39,7				0,5	0,4
	1986,1	2223,1	2355,5	2441,6	2666,9	27,1	28,9	28,3	28,2	28,2
Steigerung . . .	100	112	118	123	134					

Länder (nach der Größe des Handels im Jahre 1898 geordnet).	Handel									
	1894	1895	1896	1897	1898	1894	1895	1896	1897	1898
	Millionen Mark.					Prozent des Gesammtwerthes des Handels.				
II. Europäische Länder ausschließlichen oder überwiegenden Seehandels.										
Großbritannien und Irland	1243,0	1256,5	1362,5	1363,2	1629,5	16,9	16,3	16,4	15,7	17,2
Schweden	136,5	139,5	152,9	180,4	209,9	1,9	1,8	1,8	2,1	2,2
Norwegen	59,6	57,7	67,4	79,6	92,3	0,8	0,8	0,8	0,9	1,0
Freihafen (Hamburg, Cuxhaven, Bremen, Geestemünde)	49,1	51,4	55,1	79,9	80,9	0,7	0,7	0,7	0,9	0,9
Spanien	69,9	59,8	75,3	72,1	72,8	1,0	0,8	0,9	0,8	0,8
Rumänien	95,8	70,5	102,1	85,7	71,1	1,3	0,9	1,2	1,0	0,8
Türkei	53,2	61,0	53,9	61,4	66,6	0,7	0,8	0,7	0,7	0,7
Finland	—	—	—	34,6	40,4	—	—	—	0,4	0,4
Portugal	23,7	26,6	28,6	31,4	33,2	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Griechenland	8,5	11,9	13,4	13,5	13,9	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1
Bulgarien	9,3	6,8	9,0	9,4	7,5	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	1748,6	1741,7	1920,2	2011,2	2318,1	23,8	22,7	23,1	23,2	24,6
Steigerung	100	99,5	110	114	132					
III. Europäische Länder überwiegenden Seehandels.										
Rußland	738,7	789,7	998,8	1045,7	1136,7	10,0	10,2	11,9	12,1	12,0
Italien	223,9	229,3	223,1	243,3	264,7	3,1	3,0	2,7	2,8	2,8
Dänemark	156,8	173,9	155,6	167,8	185,8	2,1	2,3	1,9	1,9	2,0
Serbien	8,1	7,4	9,1	12,0	10,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	1127,5	1200,3	1386,6	1468,8	1597,3	15,3	15,6	16,6	16,9	16,9
Steigerung	100	106	122	130	141					
IV. Europäische Länder überwiegenden oder ausschließlichen Landhandels.										
Oesterreich-Ungarn	983,4	961,2	1055,3	1035,4	1114,9	13,4	12,5	12,7	12,0	11,8
Frankreich	402,1	432,7	435,2	455,9	470,7	5,5	5,6	5,2	5,3	5,0
Belgien	321,5	338,4	343,7	376,1	388,7	4,4	4,4	4,1	4,3	4,1
Niederlande	443,2	409,4	424,9	449,1	464,2	6,0	5,3	5,1	5,2	4,9
Schweiz	324,5	363,5	390,3	413,0	429,4	4,4	4,7	4,7	4,8	4,5
	2474,7	2505,2	2649,4	2729,5	2867,9	33,7	32,6	31,8	31,6	30,3
Steigerung	100	101	107	110	116					
Gesammter Handel	7337,0	7670,2	8311,8	8650,8	9450,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Gesammte Steigerung	100	104	113	118	129					

Hieraus ergiebt sich folgende Zusammenfassung:

Absolute Zahlen.

Ländergruppe.	Einfuhr.			Ausfuhr.			Handel.		
	1894	1896	1898	1894	1896	1898	1894	1896	1898
I. Außereuropäische Länder .	1377	1509	1863	609	846	804	1986	2355	2667
II. Europäische Länder ausschließlichen oder fast ausschließlichen Seehandels .	842	915	1122	906	1005	1196	1749	1920	2318
III. Europäische Länder mit überwiegendem Seehandel	763	837	969	364	550	628	1127	1387	1597
IV. Europäische Länder mit überwiegendem Landhandel	1303	1296	1485	1172	1353	1382	2475	2649	2868
Summe . . .	4285	4558	5440	3051	3754	4011	7337	8312	9450

Indexzahlen.

I.	100	110	**134**	100	138	**132**	100	118	**134**
II.	100	108	**133**	100	110	**132**	100	110	**132**
III.	100	109	**127**	100	151	**172**	100	122	**141**
IV.	100	100	**114**	100	115	**118**	100	107	**116**
Summe . . .	100	106	**127**	100	123	**131**	100	113	**129**

Die Tabelle zeigt aufs Deutlichste das relative Zurückbleiben des überwiegenden Landhandels (Gruppe IV) hinter dem Seehandel.

Unser Handel mit den Ländern, die nur auf dem Seewege zu erreichen sind (Gruppe I und II), ist um 34 und 32 Prozent, also mehr als doppelt so stark gestiegen, wie der Handel mit den Nachbarstaaten des überwiegenden Landhandels (Steigerung 16 Prozent). Auch die große Steigerung des Handels der Gruppe III (41 Prozent), die hauptsächlich auf die Zunahme des russischen Handels entfällt, kommt, wie die Schiffahrtsstatistik beweist, ganz überwiegend auf den Seehandel. Am Handel der Gruppe IV ist der Seeverkehr noch ziemlich stark betheiligt; rechnet man ihn nur auf $^1/_6$, so käme man noch auf beinahe $^1/_2$ Milliarde (478 Millionen) Mark Seehandel; dagegen wird der Antheil des Landhandels am Handel der Gruppe III jedenfalls $^1/_4$ nicht übersteigen, sich also nur auf etwa 400 Millionen Mark stellen.

Das berechtigt zum Mindesten, den Landhandel der Gruppe III mit dem Seehandel der Gruppe IV zu kompensiren, wobei der Landhandel sogar noch um etwa 100 Millionen zu groß und der Seehandel um den gleichen Betrag zu klein erscheint.

Faßt man danach den Handel der drei ersten Gruppen als reinen Seehandel zusammen und stellt man ihm den Handel der Gruppe IV als reinen Landhandel

gegenüber, so erhält man für den Zeitraum von 1894—1898 folgende Zahlen für **den Seehandel:**

	Einfuhr	Ausfuhr	Handel
1894:	2 982	1 879	4 862.
1896:	3 262	2 401	5 663.
1898:	3 954	2 628	6 582.

Der Seehandel betrug also 1898 rund 6 600 Millionen Mark, wobei aber noch zu beachten bleibt, daß diese Zahl in hohem Grade den Charakter einer Minimalzahl trägt.

Setzt man den Handel von 1894 gleich 100, so erhält man für 1898

	Seehandel	Landhandel
Einfuhr . . .	33	14
Ausfuhr . .	40	18
Handel . . .	35	16

In Prozent des gesammten Handels umfaßte

	1894	1896	1898
der Seehandel . . .	66,3	68,1	69,7
der Landhandel . .	33,7	31,9	30,3
	100	100	100

Die Einfuhr zur See stellte sich 1894 auf 69,6, 1898 auf 72,7 Prozent der Gesammteinfuhr, die Ausfuhr zur See 1894 auf 61,6, 1898 aber auf 65,5 Prozent der Gesammtausfuhr.

Der Seehandel umfaßt gegenwärtig bereits mindestens 70 Prozent des ganzen Handels.

Im Jahre 1899 stellte sich danach der Seehandel im Spezialhandel bereits auf mindestens 7 Milliarden Mark. Im Gesammteigenhandel erreichte der Seehandel schon 1898 die Höhe von 7 Milliarden, während er sich für 1899 auf rund 7½ Milliarden schätzen läßt. Die große Zunahme des Generalhandels in den letzten Jahren bedeutet natürlich auch eine weitere Steigerung unserer Seehandelsinteressen.

Die starke Steigerung des deutschen Seehandels in den letzten Jahren geht auch deutlich aus der Handelsstatistik von **Hamburg** hervor, die Werthe mit umfaßt, welche in der Reichsstatistik nicht enthalten sind.

Seehandel Hamburgs.

Ländergebiete.	Der Werth der Einfuhr seewärts in Millionen Mark.						Der Werth der Ausfuhr seewärts in Millionen Mark.						Gesammthandel.					
	Absolute Zahlen.			Inderzahlen.			Absolute Zahlen			Inderzahlen.			Millionen Mark.			Inderzahlen.		
	1894	1896	1898	1894	1896	1898	1894	1896	1898	1894	1896	1898	1894	1896	1898	1894	1896	1898
Außereuropäische Länder	878,8	958,7	1317,1	100	109	150	490,6	664,7	587,7	100	136	120	1369,4	1623,4	1804,8	100	119	136
Großbritannien und Irland . .	396,5	409,9	406,8	100	103	102	391,9	382,8	385,2	100	98	98	788,4	792,7	792,0	100	101	101
Uebriges Europa	290,8	344,5	391,0	100	119	135	332,1	391,7	520,5	100	118	157	622,9	736,2	911,5	100	118	146
Summe . . .	1566,1	1713,1	2014,9	100	109	129	1214,6	1439,2	1493,4	100	118	123	2770,7	3152,3	3508,3	100	114	127

Besonders bemerkenswerth ist die rapide Zunahme der Einfuhr aus außer-europäischen Ländern um 50 Prozent und der Ausfuhr nach Europa (zur See) um sogar 57 Prozent, während die schon früher konstatirte Tendenz relativer Abnahme des Handels mit Großbritannien, der vormals für die Hansestädte so überragend wichtig war, auch in der Zeit von 1894—98 angehalten, ja sich sogar in der letzten Hälfte der Periode noch etwas verstärkt hat. Daraus und aus der Gestaltung des Verhältnisses der überseeischen Einfuhr zur Ausfuhr nach Europa geht hervor, daß Hamburg den englischen Zwischenhandel mehr und mehr zurückdrängt und durch eigene direkte Verbindung mit den überseeischen Ländern selbst eine stets wachsende Bedeutung als Zwischenhändler für Europa gewinnt.

III. Der deutsche Außenhandel im Vergleich mit dem Außenhandel der anderen Großstaaten.

Die Bedeutung der in den letzten Jahren eingetretenen Steigerung des deutschen Außenhandels zeigt sich auch hier noch klarer durch einen Vergleich mit der gleichzeitigen Handelsentwickelung der anderen Großstaaten.

Um vergleichbare Zahlen zu erhalten, ist lediglich der Spezialwaarenhandel herangezogen. Die Einbeziehung des Edelmetallverkehrs und des Durchfuhrhandels würde für die Zahlen der Einfuhr und Ausfuhr vielfach ein falsches Bild ergeben haben.

Da der Begriff des Spezialhandels der englischen Statistik fremd ist, so ist als Spezialausfuhr nur der Export englischer Produkte in Ansatz gebracht worden; zur Ermittelung der Spezialeinfuhr ist von der Gesammteinfuhr der Werth der wieder ausgeführten fremden und kolonialen Produkte abgezogen worden. Die so gewonnenen Zahlen stimmen allerdings nicht ganz mit den Zahlen des Spezialhandels anderer Länder überein,[1]) nähern sich ihnen aber doch hinreichend an, um Vergleichungen zu ermöglichen.

Die folgende Tabelle stellt den Spezialwaarenhandel der wichtigsten Staaten im Zeitraum von 1894—98 dar:

	Jahr.	Absolute Zahlen.			Inderzahlen.		
		Einfuhr Mill. Mark.	Ausfuhr Mill. Mark.	Summe Mill. Mark.	Einfuhr Mill. Mark.	Ausfuhr Mill. Mark.	Summe Mill. Mark.
Deutschland.							
	1894	3938	2962	6900	100	100	100
	1895	4121	3318	7439	105	112	108
	1896	4307	3525	7832	109	119	11[illegible]
	1897	4681	3635	8316	119	123	12[illegible]
	1898	5081	3757	8837	129	127	12[illegible]

[1]) So ist z. B. in der Spezialausfuhr anderer Länder gewöhnlich noch eine gewisse W[illegible] ausfuhr fremder Produkte enthalten, da ein Theil der zollfrei in den freien Verkehr eingef[illegible] Waaren wieder ausgeführt wird. Bei Staaten mit einem umfassenden Zollsystem hat diese [illegible] des Zwischenhandels naturgemäß nur geringe Ausdehnung; in Deutschland dürfte sich die W[illegible] ausfuhr im Spezialhandel 1898 auf etwa 60 Millionen Mark gestellt haben.

	Jahr.	Absolute Zahlen.			Inderzahlen.		
		Einfuhr Mill. Mark.	Ausfuhr Mill. Mark.	Summe Mill. Mark.	Einfuhr Mill. Mark.	Ausfuhr Mill. Mark.	Summe Mill. Mark.
Großbritannien und Irland.							
	1894	7011	4320	11 331	100	100	100
	1895	7040	4522	11 562	100	105	102
	1896	7711	4802	12 513	110	111	110
	1897	7821	4684	12 505	112	108	110
	1898	8195	4668	12 863	117	108	114
Frankreich.							
	1894	3080	2463	5 543	100	100	100
	1895	2976	2699	5 675	97	110	102
	1896	3039	2721	5 760	99	110	104
	1897	3165	2878	6 043	103	117	109
	1898	3578	2809	6 387	116	114	115
Vereinigte Staaten.							
	1894	2784	3693	6 477	100	100	100
	1895	3121	3370	6 491	112	91	100
	1896	3315	3668	6 983	119	99	108
	1897	3251	4386	7 637	117	119	118
	1898	2618	5143	7 761	94	139	120
Rußland.							
	1894	1231	1471	2 702	100	100	100
	1895	1185	1516	2 701	96	103	100
	1896	1298	1515	2 813	105	103	104
	1897	1232	1599	2 831	100	109	105
Italien.							
	1894	875,7	823,2	1 698,9	100	100	100
	1895	949,8	830,2	1 780,0	108	101	105
	1896	944,1	841,7	1 785,8	108	102	105
	1897	953,2	873,4	1 826,6	109	106	107
	1898	1130,6	962,9	2 093,5	129	117	123
Oesterreich-Ungarn.							
	1894	1190,0	1352,3	2 542,3	100	100	100
	1895	1228,2	1261,1	2 489,3	103	93	98
	1896	1199,8	1315,8	2 515,6	101	97	99
	1897	1283,9	1302,6	2 586,5	108	96	102
	1898	1393,7	1372,9	2 766,6	117	102	109

Die Handelsumsätze sind in den vier Jahren von 1894 bis 1898 in allen geführten Ländern gestiegen; am meisten im **Deutschen Reich**, das im Handel einer relativen Zunahme von 28 Prozent an erster Stelle steht.

Bei der Ausfuhr haben die Vereinigten Staaten (39 Prozent) eine größere zentuale Steigerung als Deutschland aufzuweisen, während bei der Einfuhr Italien eine plötzliche rapide Zunahme im Jahre 1898 die deutsche Zuwachsrate er-

reicht hat. Der Handel der anderen aufgeführten Staaten weist in den einzelnen Jahren beträchtliche Schwankungen auf, während er bei Deutschland in Einfuhr und Ausfuhr gleichmäßig und ununterbrochen geblieben ist.

Noch schärfer tritt die günstige Entwickelungstendenz des deutschen Handels hervor, wenn man die Handelsentwickelung der anderen Großstaaten während eines längeren Zeitraums, von 1882 bis 1898, verfolgt.

In **Großbritannien und Irland** betrug der gesammte Waarenhandel (einschließlich der wieder ausgeführten Waaren) im Jahresdurchschnitt:

1882/84	712,7 Millionen Pfund Sterling,
1889/91	745,5 = = =
1896/98	749,2 = = =

Die Steigerung von 1882/84 bis 1896/98 betrug nur 5 Prozent; der englische Waarenhandel ist also in diesem ganzen Zeitraum — trotz erheblicher Schwankungen in den einzelnen Jahren — seinem Werthe nach im Wesentlichen stabil geblieben. Noch geringere Fortschritte hat die Ausfuhr britischer Produkte in diesem Zeitraume gemacht; sie stellt sich folgendermaßen:

1881/83	238,2 Millionen Pfund Sterling,
1889/91	253,2 = = =
1896/98	235,9 = = =

Für die englische Spezialeinfuhr (Gesammteinfuhr abzüglich der Wiederausfuhr fremder und kolonialer Produkte) ergeben sich folgende Zahlen im Jahresdurchschnitt:

1882/84	345,4 Millionen Pfund Sterling,
1889/91	363,5 = = =
1896/98	395,5 = = =

Auf den Kopf der englischen Bevölkerung entfielen:

	vom gesammten Waarenhandel	von der Ausfuhr britischer Produkte
1883	413 Mark	135 Mark
1889	400 =	134 =
1898	385 =	116 =

In **Frankreich** ist der Handel im gedachten Zeitraume sogar absolut zurückgegangen; namentlich die Einfuhr ist stark gefallen, während die Ausfuhr zwar zeitweilig gestiegen, im Ganzen jedoch ziemlich unverändert geblieben ist.

Spezialwaarenhandel Frankreichs in Millionen Francs:

	1881/82	1889/91	1896/98
Einfuhr	4 656,5	4 502,7	4 075,7
Ausfuhr	3 419,6	3 664,6	3 503,3
Summe . . .	8 076,1	8 167,3	7 579,0

Auch der Handel **Italiens** hat etwas abgenommen und zeigt bei Einfuhr und Ausfuhr die gleiche Stagnation. Der Rückgang der Ausfuhr ist zeitweilig zwar sehr beträchtlich gewesen.

Spezialwaarenhandel Italiens in Millionen Lire:

	1882/84	1889/91	1896/98
Einfuhr	1 277,6	1 279,1	1 261,7
Ausfuhr	1 136,8	907,8	1 116,1
Summe . . .	2 414,4	2 186,9	2 377,8

In Rußland war die Einfuhr im Zeitraum 1895/97 nicht höher als in den Jahren 1882/84; dagegen ist die Ausfuhr im ganzen Zeitraume beträchtlich gestiegen. Die Gesammtzahlen des Handels haben sich im Ganzen jedoch nur wenig verändert.

Spezialwaarenhandel Rußlands in Millionen Rubel:

	1882/84	1889/91	1895/97
Einfuhr	555,3	403,4	562,8
Ausfuhr	616,0	730,9	701,7
Summe . . .	1 171,3	1 134,3	1 264,5

Umgekehrt hat sich der Handel Oesterreich-Ungarns entwickelt, der bei der Einfuhr eine beträchtliche Zunahme, bei der Ausfuhr dagegen nur eine kleine Steigerung aufweist.

Spezialwaarenhandel Oesterreich-Ungarns in Millionen Gulden:

	1882/84	1889/91	1896/98
Einfuhr	630,8	580,2	760,3
Ausfuhr	741,1	760,8	782,3
Summe . . .	1 371,9	1 341,0	1 542,6

Eine starke Steigerung weist nur der Handel der Vereinigten Staaten auf, die jedoch ganz überwiegend auf die rapid in die Höhe gegangene Ausfuhr entfällt, während die Einfuhr in 1896/98 gegen 1889/91 gesunken ist und gegen 1882/84 nur wenig zugenommen hat.

Spezialwaarenhandel der Vereinigten Staaten in Millionen Dollars:

	1882/84	1889/91	1896/98
Einfuhr	705,2	793,1	720,2
Ausfuhr	771,6	828,2	1 054,6
Summe . . .	1 476,8	1 621,3	1 774,8

Dieser Ueberblick über die Handelsentwickelung der anderen Großstaaten der Zeit von 1882 bis 1898 zeigt, daß der Handel der meisten Länder (abgegen von den Vereinigten Staaten) im Ganzen nur geringe Fortschritte gemacht hat, ilweise sogar zurückgegangen ist. Damit tritt die Bedeutung der Zunahme es deutschen Handels, der in dem genannten Zeitraume von 1882 bis 898 von wenig mehr als 6 auf 9½ Milliarden Mark gestiegen ist, erst n voller Klarheit hervor.

Um den Vergleich der Entwickelung des deutschen Handels mit dem Handel der übrigen Länder auch im Einzelnen durchzuführen, ist hier noch der Spezialwaarenhandel des Deutschen Reichs für dieselben Jahresdurchschnitte zusammengestellt worden.

	1882/84	1889/91	1896/98
Einfuhr	3 185,2	4 095,3	4 689,5
Ausfuhr	3 235,3	3 222,3	3 638,9
Summe . . .	6 420,5	7 317,6	8 328,4

Die relative Entwickelung des Spezialwaarenhandels in den aufgeführten Ländern im Vergleiche mit dem Handel im Jahresdurchschnitt 1882/84, der gleich 100 gesetzt ist, veranschaulicht folgende Tabelle:

	Einfuhr			Ausfuhr			Handel		
	1882/84	1889/91	1896/98	1882/84	1889/91	1896/98	1882/84	1889/91	1896/98
Deutschland	100	129	**147**	100	100	**113**	100	114	**130**
Großbritannien und Irland .	100	105	**113**	100	106	**99**	100	105	**105**
Frankreich	100	97	**88**	100	107	**102**	100	101	**94**
Vereinigte Staaten	100	113	**102**	100	107	**137**	100	110	**120**
Rußland	100	73	**101**[1]	100	119	**114**[1]	100	97	**108**[1]
Italien	100	100	**99**	100	80	**98**	100	91	**100**
Oesterreich-Ungarn	100	92	**121**	100	103	**106**	100	98	**113**

Auch aus dieser Zusammenstellung ergiebt sich die ungemein große Steigerung des deutschen Waarenhandels. Wie im Zeitraume von 1894/98, so hat das **Deutsche Reich** auch im Zeitraume von 1882/84 bis 1896/98 **mit der prozentualen Zunahme seines Handels unter allen Großstaaten an erster Stelle gestanden.**

IV. Die Gestaltung des Außenhandels.

Um die Bedeutung des deutschen Außenhandels und speziell des Seehandels für die deutsche Volkswirthschaft zu beleuchten, ist eine nähere Untersuchung der Bestandtheile des Außenhandels und der Herkunfts- und Bestimmungsländer der einzelnen Waarengruppen erforderlich.

Die Einfuhr von Rohstoffen für den direkten Konsum und für industrielle Zwecke und die Ausfuhr von Fabrikaten sind die Hauptaufgaben des deutschen Außenhandels; in zweiter Linie steht die Ausfuhr von Rohstoffen und die Einfuhr von Fabrikaten.

In allen Gruppen ist, wie die nachstehende Aufstellung zeigt, im Zeitraum von 1894/98 eine starke Steigerung der Waarenumsätze eingetreten. (Zu den Rohstoffen sind hierbei auch die in der Reichsstatistik gesondert nachgewiesenen Rohstoffe der Nahrungs- und Genußmittel-Industrie und das lebende Vieh gerechnet;

[1]) Für 1895/97.

ebenso sind die Produkte der Nahrungs- und Genußmittel-Industrie den Fabrikaten zugerechnet worden.)

	Absolute Zahlen. In Millionen Mark.			Indexzahlen.		
	Einfuhr:					
	1894	1896	1898	1894	1896	1898
Rohstoffe	2 888,6	3 158,4	3 808,3	100	109	132
Fabrikate	1 049,6	1 148,8	1 272,4	100	109	121
	Ausfuhr:					
Rohstoffe	768,1	875,0	1 004,3	100	114	131
Fabrikate	2 193,4	2 650,1	2 752,3	100	121	126

Die Steigerung ist relativ am größten bei der Einfuhr und Ausfuhr von Rohstoffen, die um 32 und 31 Prozent in die Höhe gegangen ist; die Fabrikatenausfuhr hat um 26, die Fabrikateneinfuhr um 21 Prozent zugenommen.

Die überaus große Zunahme in allen vier Gruppen zeigt die schnell wachsende Abhängigkeit der deutschen Volkswirthschaft, in erster Linie der Industrie, in zweiter aber auch der Landwirthschaft, von fremden Märkten, von denen Deutschland die erforderlichen Rohstoffe bezieht und auf denen es den Ueberschuß seiner Fabrikate absetzt.

Die Zunahme auch der Fabrikateneinfuhr beweist im Zusammenhang mit der starken Steigerung der Rohstoffeinfuhr und der überaus regen industriellen Thätigkeit in den letzten Jahren die große Erhöhung der Konsumtionsfähigkeit des deutschen Volkes, zu deren Befriedigung die rapide wachsende heimische Industrie zeitweilig und in manchen Gegenden augenscheinlich noch nicht einmal ausreichend war.

Ueberblickt man den Gang der Einfuhr- und Ausfuhrbewegung im Zeitraume von 1894/98 im Einzelnen, so kommt man zu folgenden Ergebnissen, die mit der Tendenz der Gesammtentwickelung durchaus übereinstimmen.

Es ist die Einfuhr folgender Rohstoffe stark gestiegen:

Abfälle, Düngemittel und verschiedene thierische Produkte; Brennstoffe; Nahrungs- und Genußmittel; Rohstoffe der Industrie der Fette, fetten Oele und Mineralöle der chemischen Industrie; der Asbest-, Stein-, Thon- und Glasindustrie; der Metallindustrie, der Holz-, Schnitz- und Flechtindustrie, der Papierindustrie; der Leder-, Wachstuch- und Rauchwaarenindustrie; der Textil-, Filzindustrie und Konfektion; der Kautschukindustrie.

Gefallen ist die Einfuhr nur von Sämereien und Gewächsen und vor Allem die Einfuhr lebenden Viehs.

Die Fabrikate, deren Einfuhr stark gestiegen ist, sind folgende: solche der Nahrungs- und Genußmittelindustrie; der Asbest-, Stein-, Thon- und Glasindustrie;

der Metallindustrie; der Holz-, Schnitz- und Flechtindustrie; der Kautschukindustrie; Eisenbahnfahrzeuge, Schiffe; gepolsterte Wagen und Möbel; Maschinen, Instrumente und Apparate; Gegenstände der Litteratur und bildenden Kunst.

Hierbei ist aber zu beachten, daß in fast allen hier aufgeführten Industrien die Ausfuhr von Fabrikaten absolut und relativ schneller gestiegen ist als die Einfuhr und diese in ihrer absoluten Höhe fast durchweg weit überragt.

Wenig gestiegen ist die Einfuhr von Fabrikaten der Leder-, Wachstuch- und Rauchwaarenindustrie; Kurzwaaren, Schmuck und Spielzeug.

Stehen geblieben ist die Einfuhr bei den Fabrikaten der Industrie der Fette, fetten Oele und Mineralöle, der chemischen Industrie und Pharmazie und der Textil- und Filzindustrie und Konfektion.

Die **Ausfuhr** ist dagegen stark gestiegen bei den Fabrikaten der Nahrungs- und Genußmittelindustrie; der chemischen Industrie und Pharmazie; der Asbest-, Stein-, Thon- und Glasindustrie; der Metallindustrie; der Holz-, Schnitz- und Flechtindustrie; der Papierindustrie; der Kautschukindustrie; der Fahrzeuge- und Maschinenindustrie; bei den Kurzwaaren, Schmuck, Spielzeug und den Gegenständen der Litteratur und bildenden Kunst.

Nur wenig gestiegen ist die Ausfuhr bei den Fabrikaten der Leder-, Wachstuch- und Rauchwaarenindustrie und der Textil- und Filzindustrie.

Nur wenig gefallen ist die Ausfuhr von Fabrikaten der Industrie der Fette, fetten Oele und Mineralöle.

Von den Rohstoffen stiegen in der Ausfuhr stark die Brennstoffe; Nahrungs- und Genußmittel; Rohstoffe der Asbest-, Stein-, Thon- und Glasindustrie; solche der Metallindustrie; der Holz-, Schnitz- und Flechtindustrie; der Leder-, Wachstuch- und Rauchwaarenindustrie und der Kautschukindustrie.

Wenn auch an der geschilderten Einfuhr- und Ausfuhrbewegung die Industrie in erster Linie betheiligt, so ist doch auch die Landwirthschaft an ihr in hohem Grade interessirt; namentlich ist für sie die Zunahme der Einfuhr von Düngemitteln und von Rohstoffen der chemischen Industrie, die Zunahme der Ausfuhr von Stoffen der Nahrungsmittelindustrie sowie das starke Sinken der Vieheinfuhr von Bedeutung.

V. Die Herkunft der Einfuhr und der Verbleib der Ausfuhr nach Hauptrichtungen.

Eine Untersuchung über die eingeführten und ausgeführten Waaren nach Herkunfts- und Bestimmungsländern in Verbindung mit der Darstellung der Bedeutung dieser Importe und Exporte für die einzelnen Zweige der nationalen Wirthschaft ist bereits in der Denkschrift von 1897 für die Zahlen von 1896 beigebracht; die vorgenommene methodologische Aenderung in der Gruppirung der Länder läßt es indeß angebracht erscheinen, diese Frage für das Jahr 1898 nochmals

zu prüfen und durch Heranziehung der wichtigsten inzwischen publizirten gewerbe- und berufsstatistischen Daten zu ergänzen.[1])

A. Einfuhr.

Die eingeführten Waaren (Rohstoffe und Nahrungsmittel, Halb- und Ganzfabrikate) gliedern sich hinsichtlich ihres Verhältnisses zur inländischen Produktion in drei große Abtheilungen:

1. Waaren, die in Deutschland überhaupt nicht erzeugt und somit ohne jede Konkurrenz mit deutschen Produkten eingeführt werden.
2. Waaren, bei denen die Einfuhr die nur den kleineren Theil des Gesammtbedarfs deckende inländische Produktion übersteigt; eine eigentliche Konkurrenz zwischen Einfuhr und Produktion findet auch in dieser Gruppe in den meisten Fällen nicht statt, hauptsächlich wegen der Qualitätsunterschiede der eingeführten und der im Inlande produzirten Waaren oder wegen der Größe des Bedarfs.
3. Waaren, die lediglich zur Ergänzung der den größten Theil des Bedarfs deckenden einheimischen Produktion und im Wettbewerbe mit dieser eingeführt werden.

Die Grenzen zwischen der zweiten und dritten Abtheilung sind in manchen Fällen schwer zu ziehen und außerdem — je nach der Größe des zeitweiligen Bedarfs und der zeitweiligen Produktion — zeitlichen Schwankungen unterworfen. Für die Zutheilung der Waaren zu den verschiedenen Abtheilungen ist das Verhältniß von Produktion und Einfuhr im Jahre 1898 maßgebend gewesen. Bei einzelnen Waaren, für deren inländische Produktion zur Zeit noch keine genaueren statistischen Daten vorlagen, sind zuverlässige Schätzungen zu Grunde gelegt.

1. Zur **ersten Waarenabtheilung** gehören vor Allem die sogenannten Kolonialwaaren (Kaffee, Thee, Kakao, Reis, Pfeffer und andere Gewürze, Südfrüchte 2c.), das Petroleum sowie eine große Anzahl der wichtigsten Rohstoffe verschiedener Industrien: namentlich Baumwolle, Seide und Jute für die Textilindustrie; Indigo, Chilisalpeter, Ammoniak, Jod, Terpentin, Farbhölzer 2c. für die chemische Industrie und Pharmazie; Häute und Felle, Quebrachoholz 2c. zum Gerben in der Lederindustrie; Kautschuk und Guttapercha für die Kautschukindustrie; Palmkerne, Baumwollensamenöl, Sesam 2c. für die Industrie der Oele; Elfenbein, Perlmutter und verschiedene fremdländische Hölzer zur Industrie der Holz- und Schnitzstoffe; Zinn für die Metallindustrie; Vogelbälge, Schmuckfedern 2c. für die Bekleidungsindustrie; von den Düngemitteln Guano und andere, die meist auch zu den Rohstoffen der chemischen Industrie gehören.

---

[1]) Vergl. die Ergebnisse der Berufs- und Gewerbezählung von 1895, speziell Bd. 111, 112, 119 der Statistik des Deutschen Reichs N. F. Berlin 1898 und 1899. „Die berufliche und soziale Gliederung des deutschen Volkes.“ „Die Landwirthschaft im Deutschen Reich.“ „Gewerbe und Handel im Deutschen Reich.“

Ueber die Herkunftsländer einiger der wichtigsten dieser Waaren orientirt die folgende Tabelle:

Laufende Nr.	Waarengattung.	Werth der Einfuhr in Mill. Mark.	In Prozent der Einfuhr entfielen auf die Ländergruppe I.	II.	III.	IV.
	1. Kolonialwaaren. (Nahrungsmittel.)					
1.	Kaffee	137,0	84	7	—	9
2.	Reis	48,8	84	1	3	12
3.	Kakao	23,2	97	3	—	—
	2. Rohstoffe.					
4.	Baumwolle	237,5	99	1	—	—
5.	Rohseide	103,1	1	2	60	37
6.	Jute	34,3	98	2	—	—
7.	Chilisalpeter	61,6	100	—	—	—
8.	Indigo	8,3	82	11	—	7
9.	Kautschuk	54,5	51	35	7	7
10.	Häute und Felle von Pelzthieren, Vogelbälge 2c.	38,0	18	32	34	16
11.	Petroleum	64,8	93	—	6	1
12.	Palmkerne	26,4	82	18	—	—
13.	Zinn	21,2	58	40	—	2
14.	Mais	126,4	83	5	10	2
		985,1	76	7	10	7
			93 (I.–III.)			

Die aufgeführten 14 Waaren stammen durchweg zum weitaus größten Teile aus Ländern des Seeverkehrs; mit Ausnahme der Rohseide sogar ganz oder überwiegend aus außereuropäischen Ländern. Sie stellen mit einem gesammten Einfuhrwerth von 985 Millionen Mark rund 20 Prozent der ganzen deutschen Waareneinfuhr (26 Prozent der deutschen Rohstoffeinfuhr) dar. Der kleine Antheil des überwiegenden Landhandels (Gruppe IV insgesammt 9 Prozent), den die Tabelle nachweist, ist bei den meisten Waaren überdies auf Rechnung des Durchgangsverkehrs holländischer und belgischer Häfen zu setzen, ebenso wie der Antheil der Gruppe II bei der großen Mehrzahl der Waaren auf das Konto des englischen Zwischenhandels fällt. Thatsächlich stammen fast alle Waaren der ersten Abtheilung, deren Gesammtbetrag — einschließlich der hier nicht näher aufgeführten Produkte — sich auf etwa 1200 Millionen Mark, also annähernd auf ein Viertel der gesammten Waareneinfuhr, ein Drittel der Rohstoffeinfuhr, stellen dürfte, aus überseeischen Ländern oder aus europäischen Staaten ausschließlichen oder überwiegenden Seeverkehrs.

2. Zu der zweiten Abtheilung gehören vor Allem die übrigen Rohstoffe der Textilindustrie, Schafwolle, Flachs und Hanf; ferner ein großer Theil der Rohstoffe

der Lederindustrie, namentlich Rindshäute, Roßhäute ɪc.; von den Rohstoffen der Metallindustrie kommt hier unzweifelhaft Kupfer in Betracht, von denen der Nahrungs- und Genußmittelindustrie Rohtabak, für die Oelindustrie die Einfuhr von Oelkuchen, Leinsaat ɪc., die aber auch neben Kleie, Reisabfällen und dergleichen als Viehfutter und Düngemittel verwandt werden. Endlich sei hier auch die große Einfuhr von Produkten der Hochseefischerei gerechnet, an der ja auch die deutsche Fischerei einen steigenden Antheil nimmt, also vor Allem frische Fische, Heringe, Thran, Walfischbarten und dergleichen mehr.

Auch für diese Abtheilung sind im Folgenden die Herkunftsländer der wichtigsten Waaren zusammengestellt:

Laufende Nr.	Waarengattung.	Werth der Einfuhr in Millionen Mk.	In Prozent der Einfuhr entfielen auf die Ländergruppe			
			I.	II.	III.	IV.
1.	Schafwolle	241,4	68	12	1	19
2.	Flachs	24,9	1	—	91	8
3.	Hanf	22,8	1	—	92	7
4.	Rindshäute	85,7	83	2	1	14
5.	Kleie	44,8	20	8	36	36
6.	Oelkuchen	53,2	46	10	30	14
7.	Leinsaat	50,6	52	—	38	10
8.	Kupfer, roh	78,8	78	22	—	—
9.	Tabak	92,0	74	4	—	22
10.	Frische Fische	34,2	2	58	24	16
11.	Heringe	32,7	11	65	—	24
		761,1	56	13	14	17
			83 (I–III)			

Der Seehandel überwiegt bei den hier verzeichneten 11 Waaren, die 15 Prozent der Gesammteinfuhr, 20 Prozent der Rohstoffeinfuhr ausmachen, ebenfalls bei Weitem. Auf den reinen Seehandel (Gruppe I und II) entfallen 69 Prozent, auf die Gruppe des überwiegenden Seehandels weitere 14 Prozent. Außerdem ist aber zu beachten, daß der größte Theil des Handels der Gruppe IV (17 Prozent) gar nicht als Landhandel angesprochen werden kann. Von dem Handel mit Heringen und frischen Fischen, den Holland und Belgien treiben, ist das ohne Weiteres klar; aber auch der große Handel mit Schafwolle und Rohtabak, der für Gruppe IV verzeichnet ist, ist in Wirklichkeit ganz überwiegend belgischer und holländischer Zwischenhandel für die in Antwerpen, Amsterdam und Rotterdam gelandeten überseeischen Produkte.

In Wirklichkeit gehören auch von den Waaren der zweiten Abtheilung mehr als 9/10 dem Seehandel, und zwar der weitaus größte Theil dem Ueberseehandel, an.

2a. Eine Mittelstellung zwischen der zweiten und dritten Waarenabtheilung nehmen einige Rohstoffe und Halbfabrikate ein, wie Braunkohlen,

Eisenerze, Blei- und Kupfererze, Wollengarn, Leinen- und Baumwollengarn ꝛc., die zur Ergänzung der heimischen Produktion dienen, ohne ihr jedoch eine eigentliche Konkurrenz zu machen, deren Einfuhr aber zum Theil in den letzten Jahren dem Werthe nach der inländischen Produktion nicht allzu sehr nachstand. Die wichtigsten enthält die Tabelle, aus der sich ergiebt, daß sie mit Ausnahme der ausschließlich aus Oesterreich importirten Braunkohlen überwiegend europäischen Ländern direkten Seeverkehrs, und zwar namentlich Großbritannien (Baumwollen- und Wollengarn) sowie Spanien und Schweden (Eisenerze) entstammten.

Laufende Nr.	Waarengattung.	Werth der Einfuhr in Millionen Mk.	In Prozent der Einfuhr entfielen auf die Ländergruppe			
			I.	II.	III.	IV.
1.	Braunkohlen	55,8	—	—	—	100
2.	Eisenerze	54,5	3	82	—	15
3.	Wollengarn	92,2	—	83	—	17
4.	Baumwollengarn	53,9	1	86	—	13
	Summe	256,4	1	65	—	34
			66			

3. Wesentlich anders liegt das Verhältniß zwischen Landhandel und Seehandel bei den Rohstoffen und Nahrungsmitteln der **dritten Waarenabtheilung**, zu der hauptsächlich die in Konkurrenz mit der deutschen Landwirthschaft eingeführten Agrarprodukte gehören, deren 13 wichtigste Artikel mit einem Einfuhrwerth von zusammen 1243,9 Millionen Mark = 25 Prozent der ganzen Waareneinfuhr und gleich rund 33 Prozent der Rohstoffeinfuhr in folgender Tabelle aufgeführt sind.

Laufende Nr.	Waarengattung.	Werth der Einfuhr in Millionen Mk.	In Prozent der Einfuhr entfielen auf die Ländergruppe			
			I.	II.	III.	IV.
1.	Weizen	231,4	43	4	52	1
2.	Roggen	102,6	28	5	66	1
3.	Gerste	132,8	3	8	52	37
4.	Hafer	54,3	51	2	45	2
5.	Frisches Obst	27,0	4	9	13	74
6.	Wein in Fässern	35,0	2	29	10	59
7.	Schmalz	83,1	96	1	—	3
8.	Fleisch	72,5	56	2	14	28
9.	Eier	85,2	—	2	52	46
10.	Kühe	19,2	—	—	13	87
11.	Pferde	91,2	6	5	38	51
12.	Ochsen	19,1	—	—	6	94
13.	Holz, Bau- und Nutzholz	290,5	6	18	39	37
		1 243,9	24	8	40	28
			32			

Von der ganzen Einfuhr stammten nur 24 Prozent aus dem Ueberseehandel (Gruppe I), nur 32 Prozent aus dem reinen Seehandel (Gruppe I und II). Mehr als zwei Drittel der Einfuhr dagegen kamen aus den europäischen Nachbarländern, hauptsächlich aus Rußland und Oesterreich, in zweiter Linie aus den Balkanländern. Von den überseeischen Ländern kommen hier lediglich die Vereinigten Staaten in Betracht, von den europäischen Staaten des reinen Seehandels haben nur die Mittelmeerländer bei der Weineinfuhr, sowie bei der Holzeinfuhr Schweden und Norwegen einen nennenswerthen Antheil.

Die **Einfuhr von Ganz- und Halbfabrikaten,** die zumeist in Konkurrenz mit der deutschen Industrie importirt werden, soweit sie nicht bereits erwähnt ist, kann hier außer Betracht bleiben; es sind naturgemäß ganz überwiegend die industriellen europäischen Nachbarstaaten sowie Großbritannien, auf die dieser Theil der Einfuhr entfällt. Der Landhandel überwiegt hier; für die zur See eingeführten Fabrikate könnte außerdem im Bedarfsfall unschwer im Inlande selbst oder aus den Nachbarstaaten Ersatz geschaffen werden.

Ebenso sind diejenigen Rohstoffe nicht weiter aufgeführt worden, bei denen die Ausfuhr die Einfuhr weit übersteigt; das sind in erster Linie Steinkohlen, deren Einfuhr 69 Millionen Mark (hauptsächlich aus England) eine Ausfuhr von 160 Millionen Mark gegenüber stand.

Es ergiebt sich also, daß sich die gesammte Rohstoffeinfuhr in der Hauptsache auf die drei Waarengruppen annähernd gleichmäßig vertheilt, wenn auch auf die dritte Waarengruppe etwas mehr als 1/3, auf die zweite etwas weniger entfällt. Von den beiden ersten Waarengruppen, bei denen von einer Konkurrenz der eingeführten Waaren gar nicht oder nur in geringem Maße die Rede sein kann, entfallen mindestens neun Zehntel der bewegten Güterwerthe auf den **Seehandel,** und zwar hauptsächlich auf den **überseeischen Handel,** während bei der dritten Waarengruppe, die die in Konkurrenz mit unserer Landwirthschaft eingeführten Waaren umfaßt, der **reine Seehandel** noch nicht ein Drittel, **der Ueberseehandel** noch nicht ein Viertel der Einfuhr ausmacht.

B. Ausfuhr.

Die Untersuchung der Ausfuhrbewegung wird durch die Zersplitterung des Exports in zahllose Artikel, namentlich bei den Fabrikaten, sehr erschwert. Da außerdem von fast allen Produkten mit überwiegender Einfuhr auch eine kleine Ausfuhr vorhanden ist, so erwies es sich als nothwendig, die Darstellung in der Hauptsache auf die Produkte mit überwiegendem Export zu beschränken.

1. Die **Ausfuhr von Rohstoffen und Fabrikaten der Landwirthschaft** und der **landwirthschaftlichen Nebengewerbe** stellt sich im Ganzen auf mehr als 500 Millionen Mark. Die wichtigsten Ausfuhrwaaren sind in nachstehender Tabelle zusammengestellt, aus der sich ergiebt, daß sie zu annähernd 9/10 in Länder des reinen oder überwiegenden Seeverkehrs abgesetzt werden.

Lfde. Nr.	Waarengattung.	Absoluter Werth der Ausfuhr in Mill. Mark.	In Prozent der Ausfuhr entfielen auf die Ländergruppe I.	II.	III.	IV.
1.	Weizen	22,6	1	37	13	49
2.	Mehl	20,8	1	44	20	35
3.	Zucker	212,4	30	67	1	2
4.	Hopfen	27,1	15	23	11	51
	Summe	282,9	24	59	4	13
			87 (I.–III.)			

2. An der **Ausfuhr von Rohstoffen und Halbfabrikaten des Bergbaus und der Industrie** ist der Seehandel nur in geringem Umfange betheiligt; Brennstoffe wie Steinkohlen und Koks wurden überwiegend auf dem Landweg in die Nachbarstaaten abgesetzt. Bei Zink erreichte der Antheil des reinen Seehandels allerdings bereits mehr als $^2/_5$ des Exports, während er sich für Stabeisen nur auf $^1/_4$ stellte.

Lfde. Nr.	Waarengattung.	Werth der Ausfuhr in Mill. Mark.	In Prozent der Ausfuhr entfielen auf die Ländergruppe I.	II.	III.	IV.
1.	Stabeisen	30,6	13	12	51	24
2.	Zink	27,0	5	37	20	38
3.	Steinkohlen	159,7	3	8	4	85
4.	Koks	40,8	4	3	13	80
	Summe	258,1	4	11	13	72

3. Von größter Wichtigkeit ist der Seehandel für den **Absatz der Fabrikate.** Nachstehende Tabelle verzeichnet 35 Waaren aus 10 verschiedenen Industrien mit einem Exportwerth von zusammen 1458 Millionen Mark, also gleich mehr als der Hälfte (53 Prozent) der gesammten deutschen Fabrikatenausfuhr.

Laufende Nr.	Waarengattung.	Werth der Ausfuhr in Mill. Mk.	In Prozent der Ausfuhr entfielen auf die Ländergruppe I	II	III	IV
1.	**Textil-Industrie.**					
	Dichte Baumwollengewebe ꝛc.	68,6	36	32	5	27
	Baumwollene Posamentierwaaren ꝛc.	20,0	30	45	4	21
	Baumwollene Strumpfwaaren	52,2	65	21	1	13
	Baumwollene Leibwäsche	15,2	13	18	26	43
	Wolle, Tuche und Zeugwaaren ꝛc.	138,2	25	35	13	27
	Wollene Strumpfwaaren, unbedeckt	24,3	19	52	3	26
	Wollene Posamentierwaaren	20,9	24	33	7	36
	Kleider und Putzwaaren ꝛc.	79,7	15	45	4	36
	Halbseidenwaaren	107,6	33	43	4	20
	Künstliche Blumen	5,7	72	14	2	12
		532,4	31	36	7	26
			67 (I + II)			
			74 (I + II + III)			
2.	**Metall-Industrie; Maschinen und Instrumente.**					
	Eisenbahnschienen	13,0	21	28	17	34
	Grobe Eisenwaaren	122,4	20	23	22	35
	Feine Eisenwaaren	37,4	30	28	14	28
	Feine Kupferwaaren	21,9	19	32	21	28
	Waaren aus edlen Metallen	41,1	12	24	32	32
	Maschinen ꝛc.	143,8	11	20	35	34
	Klaviere	25,7	28	48	12	12
	Wissenschaftliche Instrumente	16,2	24	16	27	33
	Gewehre zu Kriegszwecken	4,9	88	12	—	—
		426,4	19	24	26	31
			43 (I + II)			
			69 (I + II + III)			
3.	**Chemische Industrie.**					
	Alizarin	16,9	58	16	13	13
	Anilin und andere Theerfarbstoffe	72,0	40	26	12	22
		88,9	43	24	12	21
			67 (I + II)			
			79 (I + II + III)			

Laufende Nr.	Waarengattung.	Werth der Ausfuhr in Mill. Mk.	In Prozent der Ausfuhr entfielen auf die Ländergruppe I	II	III	IV
4.	**Leder- und Kautschuk-Industrie.**					
	Feine Lederwaaren	47,0	14	52	9	25
	Lederne Handschuhe	22,0	62	16	1	21
	Grobe und feine Kautschukwaaren . . .	30,5	15	42	10	33
		99,5	25	41	8	26
			66			
				74		
5.	**Glas- und Stein-Industrie.**					
	Porzellan ꝛc.	33,7	49	32	3	16
	Fayencewaaren ꝛc.	9,7	35	28	10	27
	Hohlglas, grün	9,9	29	51	—	20
	Cement	20,0	61	6	10	23
		73,3	48	27	5	20
			75			
				80		
6.	**Papier-Industrie.**					
	Papier aller Art	47,3	32	38	6	24
			70			
				76		
7.	**Holz-Industrie.**					
	Feine Holzwaaren	24,7	17	70	2	11
	Bürstenbinderwaaren	9,6	25	53	5	17
		34,3	19	65	3	13
			84			
				87		
8.	**Nahrungs- und Genußmittel.**					
	Bier	18,3	51	10	3	36
				64		
9.	**Schmuck.**					
	Waaren aus Bernstein	8,5	31	23	17	29
				71		
10.	**Litteratur.**					
	Bücher, Karten ꝛc.	70,8	11	10	13	66
	Farbendruckbilder	58,0	18	44	7	31
		128,8	15	25	10	50
				50		
	Summe . . .	1457,7	27	31	13	29
				71		

Der Antheil des **überseeischen Handels** (Gruppe I) ist thatsächlich noch größer, als es nach dieser Zusammenstellung erscheint, da ein großer Theil der unter Gruppe II verzeichneten Ausfuhr **nach** England in Wirklichkeit für Großbritannien nur Zwischenhandel ist und den überseeischen Ländern, namentlich den englischen Kolonien, zugeführt wird.

Der überwiegende Landhandel (Gruppe IV) bewegt sich bei den meisten Industrien zwischen 20 und 31 Prozent; nur bei der Ausfuhr von Bier steigt er auf 36 und nur bei dem Export von Gegenständen der Litteratur und bildenden Kunst auf 50 Prozent. Relativ am wichtigsten war der reine Seehandel bei der Ausfuhr der Holzindustrie (84 Prozent) und bei der Glas- und Steinindustrie (75 Prozent); auch bei der Textilindustrie (67 Prozent), bei der chemischen Industrie (67 Prozent), sowie bei der Lederindustrie (66 Prozent) stellte sich der Antheil des reinen Seehandels noch auf zwei Drittel des Exports.

Hinsichtlich der **Gesammtausfuhr von Fabrikaten** stuften sich die einzelnen Industrien folgendermaßen ab:

1.	Textilindustrie (einschl. Kleiderfabrikation)	762,8	Mill. Mark
2.	Metallindustrie:		
	a) einfach bearbeitete Gegenstände	140,6	" "
	b) Fabrikate	267,1	" "
	c) Eisenbahnfahrzeuge	25,5	" "
	d) Maschinen und Instrumente	239,2	" "
	Metallindustrie . . .	672,4	Mill. Mark
3.	Chemische Industrie	339,2	" "
4.	Lederindustrie	185,6	" "
5.	Litteratur und bildende Kunst	136,2	" "
6.	Stein-, Thon- und Glasindustrie	107,9	" "
7.	Kurzwaaren, Schmuck und Spielzeug	106,5	" "
8.	Papierindustrie	80,8	" "
9.	Industrie der Holz- und Schnitzstoffe	80,4	" "
10.	Kautschukindustrie	44,6	" "

Abgesehen vom Baugewerbe giebt es keine deutsche Industrie, die nicht in sehr erheblichem Umfang auf den Export ihrer Fabrikate angewiesen wäre, **bei dem die Länder des ausschließlichen oder überwiegenden Seehandels** fast durchweg als Absatzgebiete in **erster Linie** stehen.

C. Zusammenfassung.

Als Resultat ergiebt sich Folgendes: Von den großen Zweigen der nationalen Produktion ist die **Landwirthschaft** mit ihren Nebengewerben als Produzentin an der Ausfuhr zur See für eine Anzahl ihrer Produkte, namentlich Zucker, in hohem Grade unmittelbar betheiligt. Bei der Einfuhr ist sie vor Allem an der Aufrechterhaltung der Zufuhr von Düngemitteln und Abfällen sowie von Mais interessirt. Noch größer ist das Interesse der **Industrie** am Seehandel und am Seeverkehr. Es giebt keine große deutsche Industrie, die nicht für die Einfuhr von Rohstoffen oder die

Ausfuhr von Fabrikaten in mehr oder minder großem Maße auf die See angewiesen wäre; die meisten Industrien sind sogar nach beiden Richtungen hin interessirt.

Am größten ist die Abhängigkeit vom Seehandel bei der Textilindustrie, die $^9/_{10}$ ihrer Rohstoffe vom Ausland und überwiegend zur See bezieht und $^3/_4$ ihres Exports in Ländern des Seeverkehrs absetzt. Aehnlich ist die Stellung der chemischen Industrie, der Leder- und Kautschukindustrie, sowie der Metallindustrie, die alle vier, sowohl für die Einfuhr ihrer wichtigsten Rohstoffe, wie für die Ausfuhr ihrer Fabrikate, des Seehandels bedürfen. Auf der Textil- und Lederindustrie baut sich die große Industrie der Bekleidung und Reinigung, die Schneiderei und Schuhmacherei auf. Die Holzindustrie ist überwiegend an der Einfuhr, zum Theil aber auch an der Ausfuhr interessirt. Dasselbe gilt von der Industrie der Nahrungs- und Genußmittel. Für die Fabrikation von Schmuck, Kurzwaaren und Spielzeug, für die Stein-, Thon- und Glasindustrie und für die Papierindustrie überwiegt das Ausfuhrinteresse. Endlich ist selbst für das Baugewerbe, speziell für die Zimmerei, die Holzeinfuhr von Wichtigkeit. —

In der folgenden Tabelle ist die Zahl der Betriebe und der beschäftigten Personen, sowie der Erwerbsthätigen mit ihren Angehörigen nach der Gewerbe- und Berufszählung von 1895 in denjenigen Industrien und einzelnen Gewerben zusammengestellt, die bei einer Unterbindung der Zufuhr von Rohstoffen stark getroffen werden und zum größten Theil die Arbeit einstellen müßten.

Berufsgruppen.	Zahl der Betriebe.		Zahl der beschäftigten Personen.		Zahl der Erwerbsthätigen, Dienenden und Angehörigen überhaupt.
1. Textil-Industrie	**205 292**		**993 257**		**1 899 904**
	Spinnerei.	**Weberei.**	**Bleicherei, Färberei, Druckerei.**	**Gesammtzahl.**	
Baumwolle	74 807	147 121	32 618	254 546	
Wolle	70 806	153 098	22 731	246 635	
Jute	8 645	5 839	—	14 484	
Leinen	22 929	67 792	5 671	96 392	
Seide	6 987	56 082	6 732	69 801	
Gemischte Stoffe und Sonstiges, sowie ohne Angabe	16 606	78 078	28 361	123 045	
2. Leder-Industrie	**47 325**		**160 343**		**429 327**
Lohmühlen und Gerberei	7 547		53 946		
Verfertigung von Gummi- und Guttaperchawaaren	309		12 514		

Berufsgruppen.	Zahl der Betriebe.	Zahl der beschäftigten Personen.	Zahl der Erwerbsthätigen, Dienenden und Angehörigen überhaupt.
3. Bekleidung und Reinigung	848 845	1 390 604	2 973 700
Verfertigung von Wäsche, Kleidern, Kopfbedeckung (Schneiderei)	505 404	836 178	
Schuhmacherei	237 160	388 443	
4. Industrie der Holz- und Schnitzstoffe	219 914	598 496	1 688 592
Holzzurichtung und Konservirung	12 591	74 972	
Glatte Holzwaaren (Tischlerei u. Parkettfabrikation)	124 777	328 978	
4a. Zimmerer (Baugewerbe)	37 787	133 322	583 117
5. Industrie der Metallverarbeitung	158 618	639 755	2 152 789
Edle Metalle	6 264	40 836	
Unedle Metalle, ohne Eisen und Stahl	9 128	74 212	
Kupferschmiede	3 357	10 596	
Erzeugung und Verarbeitung von Metalllegirungen aller Art	4 270	53 701	
Eisen und Stahl	143 226	524 707	
Schwarz- und Weißblechherstellung	51	6 461	
Klempner	20 640	49 958	
6. Industrie der Maschinen, Instrumente und Apparate	87 879	582 672	1 041 127
Maschinen und Apparate	7 829	269 036	
Wagen- und Schiffbau	46 311	161 037	
Schußwaffen	1 403	21 904	
Musikinstrumente, ohne Kinderspielwaaren	6 227	29 272	
Elektrische Maschinen, Anlagen ꝛc.	1 143	26 321	
7. Chemische Industrie	10 385	115 231	289 526
Chemische Großindustrie	458	26 925	
Sonstige Verarbeitung von chemischen Präparaten	1 453	12 699	
Apotheken	5 354	15 519	
8. Industrie der Leuchtstoffe, Seifen, Fette, Oele	6 191	57 909	134 070
Licht- und Seifenfabrikation	2 228	13 653	
Oelmühlen	1 375	7 921	
Summe 1—8	1 622 236	4 671 589	11 192 152

In diesen 8 großen Industrien, die überdies gleichzeitig meist stark für die Ausfuhr arbeiten, waren im Jahre 1895 4 672 000 Erwerbsthätige in 1 622 000 Betrieben beschäftigt, die mit ihren Angehörigen rund 11 200 000 Köpfe umfaßten. Das sind nahezu $^3/_5$ (58 Prozent) von der Gesammtzahl der industriell thätigen Personen (8 Millionen), mehr als $^3/_4$ (78 Prozent) aller industriellen Betriebe (2,15 Millionen) und 60 Prozent der von industrieller Beschäftigung lebenden Menschen (18,5 Millionen).

Auch in den übrigen Industrien würde sich bei Sperrung der See die Produktion kaum in größerem Maßstabe aufrecht erhalten lassen, da sich fast überall ein partieller Rohstoffmangel einstellen oder die Gelegenheit zur Ausfuhr erheblich beschränkt würde.

Als Ausfuhrindustrien kommen hier außer den genannten noch die Industrie der Steine und Erden, namentlich die Cement-, Porzellan- und Glasfabrikation (zusammen im Jahre 1895 5 688 Betriebe mit 137 736 Beschäftigten und circa 300 000 Erwerbsthätigen und Angehörigen), sowie die Papierindustrie (71 631 Betriebe mit 152 909 Beschäftigten — 306 547 Erwerbsthätige und Angehörige —) in Betracht. An der Rohstoffeinfuhr sind ferner große Theile der Industrie der Nahrungs- und Genußmittel interessirt, von denen hier nur die Tabakfabrikation (19 357 Betriebe, 153 080 Beschäftigte, 273 692 Erwerbsthätige und Angehörige) genannt sei. Im Ganzen sind mindestens zwei Drittel der industriellen Bevölkerung in ihrer Arbeitsgelegenheit direkt von der ungehinderten Einfuhr und Ausfuhr abhängig.

Auch für den **Handel** und das **Verkehrsgewerbe** ist, wie keiner weiteren Darlegung bedarf, die Fortdauer des Seeverkehrs von tiefgreifender Bedeutung; seine Unterbindung würde einen sehr erheblichen Theil der in Handel und Verkehr thätigen Personen, deren Gesammtzahl sich 1895 auf 2,166 Millionen (6 Millionen Erwerbsthätige und Angehörige) belief, außer Arbeit setzen.

Angesichts dieser großen Abhängigkeit der deutschen Volkswirthschaft vom Seeimport und Seeexport muß die Offenhaltung der See als eine Lebensfrage der Nation bezeichnet werden.

VI. Der Konsum.

Der wachsende Wohlstand des deutschen Volkes, die allgemeine Hebung der Lebenshaltung, die sich auch in dem Sinken der Sterbeziffer und in einer Zunahme der Eheschließungen (1881/85: 7,7, 1896/98: 8,4 pro Mille) ausprägt, auf die man indirekt aus der ganzen Entwickelung des deutschen Handels schließen kann, läßt sich auch direkt statistisch aus der Steigerung des Verbrauchs einer Reihe wichtiger Waaren belegen, deren Produktion und Konsumtion im deutschen Zollgebiet von der Reichsstatistik regelmäßig erfaßt wird.

Bei den im Inlande — wenn auch theilweise unter Heranziehung ausländischer Rohstoffe — produzirten Nahrungs- und Genußmitteln stieg der Zuckerverbrauch von 7,7 kg pro Kopf der Bevölkerung im Jahre 1886/87 auf 11,8 kg im Jahre 1897/98 und 12,4 kg im Jahre 1898/99.

Die Kopfquote des Bierkonsums erhöhte sich von 1880/81 bis 1898/99 von 84,6 auf 124,2 Liter, während der Branntweinverbrauch heilsamerweise von 1889/90 bis 1898/99 von 4,7 Liter, auf 4,2 Liter fiel. Der Tabakverbrauch in rohem und verarbeitetem Zustande stellt sich für die Jahre 1881/82 bis 1885/1886 auf 1,4 kg, für 1895/96 bis 1897/98 auf 1,8 kg pro Kopf.

Auf den Kopf der Bevölkerung waren ferner für menschliche und thierische Ernährung sowie für gewerbliche Zwecke verfügbar:

Im Durchschnitt der Jahre:	1879/84	1889/94	1894/95/1897/98
	kg	kg	kg
Roggen	121,1	112,6	125,8
Weizen und Spelz	60,0	70,4	78,8
Gerste	46,6	55,7	60,9
Hafer	82,1	80,6	91,6
Kartoffeln	339,9	398,2	453,6

Unter den eingeführten Waaren des täglichen Verbrauchs sind besonders stark die nachstehend verzeichneten Artikel gestiegen, deren Kopfquote sich folgendermaßen stellte:

Im Durchschnitt der Jahre:	1876/81	1881/85	1896/98
	kg	kg	kg
Ausländische Gewürze	0,12	0,12	0,16
Gesalzene Heringe	2,38	3,01	3,51
Roher Kaffee	2,33	2,44	2,60
Kakao und Bohnen	0,05	0,06	0,26
Südfrüchte	0,61	0,75	1,93
Thee	0,03	0,03	0,05
Reis	1,66	1,81	2,42
Petroleum	5,40	8,54	16,84

Die Steigerung der industriellen Thätigkeit zeigt vor Allem die Zunahme des Verbrauches an Kohle und Eisen. Der Kohlenverbrauch pro Kopf stieg von 1881/85 bis 1896/98 von 1445 kg auf 2261 kg im Jahresdurchschnitte, der Eisenverbrauch im gleichen Zeitraum von 74,2 kg auf 131,5 kg.

Gleichzeitig stieg der Verbrauch an roher Baumwolle von 3,34 auf 5,51 kg, der von Jute sogar von 0,66 auf 1,86 kg. Für die letzten Jahre stellte sich die Kopfquote des Konsums beider Waaren in Kilogramm:

	1896	1897	1898
Baumwolle	4,85	5,36	6,30
Jute	1,67	1,18	2,41

Die aufgeführten Waaren sind fast durchweg Gegenstände des Massenkonsums; die rasche Zunahme ihres Verbrauchs beweist, daß der **Aufschwung des deutschen Außenhandels in sehr erheblichem Umfang den breiten Massen zu Gute gekommen ist.**

III. Theil.

Der deutsche Schiffahrtsverkehr.

I. Gesammtverkehr.

Der **Verkehr in den deutschen Häfen** entwickelte sich von 1894—1898 nach der Reichsstatistik, wie folgt:

Jahreszahl	Gesammtzahl der Schiffe.						Beladene Schiffe.					
	Dampfschiffe		Segelschiffe		Summe		Dampfschiffe		Segelschiffe		Summe	
	Zahl	Tonnage 1000 t	Zahl	Tonnage 1000 t	Zahl	Tonnage 1000 t	Zahl	Tonnage 1000 t	Zahl	Tonnage 1000 t	Zahl	Tonnage 1000 t
1894	69 315	24 154	74 103	5233	143 418	29 387	61 179	18 900	53 178	4100	114 357	23 060
1895	65 970	24 256	67 860	4224	133 830	28 481	57 719	18 200	49 665	3200	107 384	21 400
1896	71 528	26 270	76 008	4730	147 536	31 046	61 764	21 300	55 017	3600	116 781	24 900
1897	77 485	28 500	77 366	4620	154 851	33 116	66 984	22 900	55 979	3450	122 963	26 350
1898	90 787	30 226	83 464	5296	174 251	35 522	79 532	24 545	59 609	3951	139 141	28 496

Hierbei ist zu berücksichtigen, daß für die deutschen Schiffe mit dem 1. März 1895 eine neue Vermessungsordnung[1]) erlassen ist, die am 1. Juli desselben Jahres in Kraft trat. Die dadurch hervorgerufenen Veränderungen machen es für die Zwecke des statistischen Vergleichs, wenn man die heutigen Zahlen zu Grunde legen will, nothwendig, bei den Zahlen der Tonnage vor 1895 für deutsche Dampfschiffe einen Abzug von 14 Prozent, für deutsche Segelschiffe einen Abzug von 5 Prozent zu machen. Sollte man umgekehrt die heutigen Zahlen den früheren anpassen, so würde ein Zuschlag von 5 Prozent für Segel- und 17 Prozent für Dampfschiffe zu machen sein. Für das Jahr 1895 läßt sich die Wirkung der Vermessungsänderung nicht ermitteln, da in diesem Jahre nur verhältnißmäßig wenig (an 500) Schiffe nach der neuen Ordnung vermessen wurden.[2]) So sind die Zahlen dieses Jahres ebenso wie die früheren Zahlen zu behandeln.

---

[1]) Vergl. Reichs-Gesetzblatt. Jahrg. 1895, S. 160.

[2]) Vergl. Statistik der Seeschiffahrt für das Jahr 1895. Deutsche Reichsstatistik Neue Folge. Bd. 87 Abth. 1 S. I 1.

Von 1873 bis 1894 hat sich die Gesammtzahl der Schiffe, die in deutschen Häfen ein- und ausgingen, gehoben

von 94 700 auf 143 400,

die Gesammttonnage

von 11,9 auf 29,4 Millionen Reg.-Tons,

eine Steigerung der Zahl um 51,5 Prozent, der Tonnage um 147 Prozent oder um 2,3 Prozent bezw. 6,7 Prozent pro Jahr.

Bis 1898 hat sich dann die Zahl der Schiffe auf 174 200, die Tonnage auf 35,5 Millionen Reg.-Tons gehoben, eine Vermehrung von 30 800 Schiffen und 6,1 Millionen Reg.-Tons.

Setzt man die Zahlen für 1873 mit 100, so sind im Jahre 1894 die Indexnummern 151 bezw. 247 erreicht, 1898 dagegen 184 bezw. 298, in 4 Jahren eine Vermehrung der Schiffszahl und der Tonnage um jeweilig rund ein Fünftel. Der weitaus größere Theil dieser Steigerung liegt in der Zeit zwischen 1896 und 1898.

Von 1894—1896 war die Steigerung 4138 Schiffe[1]) mit 1,7 Millionen Reg.-Tons.

Von 1896—1898 war die Steigerung 25 695 Schiffe mit 4,5 Millionen Reg.-Tons.

Von der Gesammtzahl der verkehrenden Schiffe waren beladen:

1894 auf 114 357 Schiffe mit 23,1 Millionen Reg.-Tons
(oder 79,7 Prozent der Gesammtzahl und 78,5 Prozent der Gesammttonnage),
1898 auf 139 141 Schiffe mit 28,5 Millionen Reg.-Tons
(oder 79,9 Prozent der Gesammtzahl und 80,2 Prozent der Gesammttonnage).

Das Jahr 1894 mit 100 angesetzt, entwickelte sich der Schiffsverkehr, wie folgt:

Indexnummern.

			Davon beladen:	
	Schiffe.	Tonnage.	Schiffe.	Tonnage.
1894 . . .	100	100	100	100
1895 . . .	93	97	94	93
1896 . . .	103	106	102	108
1897 . . .	108	113	108	114
1898 . . .	121	121	122	124

1894 gehörten 74 103 Schiffe mit 5,2 Mill. Reg.-Tons
1896 „ 66 098 „ „ 4,7 „ „
1898 „ 83 464 „ „ 5,3 „ „
} in das Gebiet des **Segelschiffsverkehrs.**

Es zeigt sich in dieser Tendenz ein Schwanken nach unten und oben, wobei auch die Segelschiffe eine absolute Zunahme in Folge des gewaltig wachsenden Küstenschleppverkehrs in der erheblich zunehmenden Hochseefischerei aufweisen. Innerhalb des gesammten Schiffahrtsverkehrs ist indeß der Segelschiffsverkehr relativ wiederum zurückgegangen.

[1]) Das in den letzteren Jahren eingetretene raschere Wachsen der Schiffszahl gegenüber der Tonnage erklärt sich aus dem Aufschwunge, welchen der Schleppschiffahrtsverkehr mit sogenannten Seeleichtern genommen hat, der sich jetzt vom Rheine bis nach Ostpreußen die ganze Küste entlang bewegt. S. unten Anm. S. 127.

Er machte 1894 . 51,7 Prozent der Zahl und 17,8 Prozent der Tonnage,
1896 . 45,4 = = = = 15,2 = = =
1898 . 47,9 = = = = 14,9 = = =

Die **Vertheilung** des Schiffsverkehrs **auf Nord- und Ostsee** gestaltet sich, wie folgt:

	Nordsee.		Ostsee.	
	Anzahl.	Millionen Reg.-Tons.	Anzahl.	Millionen Reg.-Tons.
1894 .	82 539	20,2	61 127	11,6
1896 .	84 460	20,4	63 447	10,7
1898 .	109 000	23,6	70 200	12,0

1871/75 war das Nordseegebiet mit 38 pCt. der Schiffszahl u. 53 pCt. der Tonnage betheiligt
1894 = = = = 57,5 = = = = 63,5 = = = =
1896 = = = = 57,2 = = = = 66,1 = = = =
1898 = = = = 62,6 = = = = 66,5 = = = =

Der relative Rückgang der Bedeutung der Ostsee für den Seeverkehr dauert an.

II. Die Küstenschiffahrt.

Für die Küstenschiffahrt ist das Jahr 1894 besonders wichtig geworden durch die Entwickelung, welche seit diesem Zeitpunkt der Seeschleppverkehr genommen hat. Die Folge ist eine Vermehrung der Zahl der in der Küstenschiffahrt verkehrenden Schiffe von 1894—98 um 19,5 Prozent, der Tonnage um 22,8 Prozent. Besonders bedeutsam hat hier die Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals im Juni 1895 gewirkt, durch den eine gefahrlosere und kürzere Küstenverbindung zwischen Nord- und Ostsee hergestellt worden ist. Seitdem hat sich an den deutschen Küsten im Westen bis nach den Niederlanden und den Rhein hinauf, im Osten bis nach Memel, den dänischen, südschwedischen und selbst den russischen Ostseehäfen hin ein Verkehr mit sogenannten Seeleichtern entwickelt, wie sie schon seit Langem an den nordamerikanischen Küsten und auf den großen Binnenseen in Gebrauch sind.[1])

Es verkehrten zwischen den deutschen Küstenplätzen
1894 . . 90 097 Schiffe mit 6,5 Millionen Reg.-Tons,
1896 . . 88 404 = = 6,96 = =
1898 . . 107 673 = = 7,98 = =

Diese Entwickelung fällt im Wesentlichen auf die Dampfschiffahrt.

[1]) Dieser Seeschleppverkehr vollzieht sich mit etwa 750—1000 t fassenden Lastschiffen, von denen immer 5—6 von einem Schleppdampfer gezogen werden. Ihre Vorzüge sind: bedeutende Ersparniß an Baukosten, Kohlen und Löhnen (ihre Bemannung besteht gewöhnlich nur aus 4 Mann), ihr geringer Tiefgang (8—15 Fuß), der sie befähigt, bis tief in die Flußmündungen und Kanäle hineinzufahren, und die Dampfer gleicher Größe weit übertreffende Tragfähigkeit. Die geringere Schnelligkeit gegenüber der Dampferverbindung kann um so weniger ins Gewicht fallen, als in den Seeleichtern nur Massenartikel, wie Getreide, Salz, Kohlen 2c., verfrachtet werden. Der Dortmund—Ems-Kanal wird ihre Bedeutung für den deutschen Küsten- und Binnenverkehr noch steigern. In Hamburg besitzt die Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrtsgesellschaft bereits einen großen Seeleichterpark, in Bremen beschreitet man den gleichen Weg, und nach Eröffnung des Elbe—Trave-Kanals beabsichtigen die Lübecker Rhedereien ebenfalls Seeleichter in Dienst zu stellen, um mit ihnen den Verkehr zwischen den Ostseehäfen und dem Innern Deutschlands über Lübeck zu lenken.

Denn die Dampfer nehmen zwar zu um 22,6 Prozent der Zahl, 14,8 Prozent der Tonnage, die Segler um 14,8 Prozent der Zahl, 24 Prozent der Tonnage. Diese Segler sind aber in Wahrheit die von den Schleppdampfern gezogenen Kähne.

Im **Gesammtvolumen** der Schiffsbewegung umfaßte die **Küstenschiffahrt**

1873 . .	der Zahl nach	46 Prozent,	der Tonnage nach	16 Prozent,
1894 . .	= = =	62,8 =	= = =	22,1 =
1896 . .	= = =	59,9 =	= = =	22,4 =
1898 . .	= = =	61,8 =	= = =	22,5 =

Dieser gewaltige Aufschwung, der numerisch mit der Entwickelung der Gesammtschiffahrt Schritt hält, zeigt die zunehmende Bedeutung, die der Seeverkehr für Deutschland besitzt, auf das Einleuchtendste, indem auch der Binnenverkehr in steigendem Umfang, wo irgend angängig, den Seeweg sucht.

III. Die Seeschiffahrt im Verkehr mit fremden Ländern.

Die Gesammtzahl der **zwischen deutschen und fremden Häfen verkehrenden Schiffe** stieg

von 1894/96 von 53 300 auf 56 300
bis 1898 . . . . . . = 66 600.

Die Gesammttonnage stieg in demselben Zeitraum von 23 auf 24 und 27,5 Millionen Reg.=Tons. Das Jahr 1894 = 100 gesetzt, ergiebt dies folgende Zahlen:

1896: 106 bezw. 104,3,
1898: 125 = 120.

Die Zahl der **beladenen Schiffe** stellte sich

1894 auf 41 700 mit 18,3 Millionen Tons,
1896 = 44 000 = 19 = =
1898 = 51 500 = 21,9 = =

Wiederum 1894 = 100 gesetzt, ergiebt dies für 1896 die Indexnummern 106 bezw. 103,8, für 1898 die Indexnummern 124 bezw. 120.

In der Zeit von 1873/94 betrug die durchschnittliche jährliche Steigerung der verkehrenden Schiffszahl 0,23 Prozent, der Tonnage 2,7 Prozent,

1894/96: 1,8 Prozent bezw. 1,3 Prozent,
1896/98: 5,6 = = 5,1 =

Auch hier ist die **Zunahme am Schluß der Periode** eine noch nie dagewesene.

Um ein richtiges Urtheil über die Entwickelung der Schiffahrt mit fremden Ländern in ihrem Verhältniß zur heimischen Küstenschiffahrt zu gewinnen, genügt es nicht, die verkehrende Tonnage allein in Betracht zu ziehen. Vielmehr ist es nothwendig, auch die **thatsächliche Verkehrsleistung** nach der Entfernung mit zu berücksichtigen. Dann ergiebt sich allerdings eine noch weit erheblichere Steigerung der Leistungen für den Verkehr mit fremden Ländern, da sich der **Verkehrsradius** ständig vergrößert hat, indem der Verkehr mit den entfernter liegenden und überseeischen Ländern besonders rasch zunahmen. Diese Steigerung der Verkehrs=

intensität im Verkehr der deutschen Häfen überhaupt geht aus folgender Berechnung hervor:

1873 wurden im Schiffahrtsverkehr der deutschen Häfen mit fremden Ländern zurückgelegt 15 680 Millionen Seemeilentonnen,[1])

1896: 50 548 " " ,

1898: 62 301,7 " " ,

d. h. eine Vermehrung von 100 auf 397, während in dieser Zeit sich die Schiffszahl nur hob von 100 auf 131, die Tonnage von 100 auf 275. In der europäischen Fahrt wurden 1898 geleistet 15 260,6, in der überseeischen dagegen 47 041,1 Millionen Seemeilentonnen.

Demnach sind die Leistungen der Fahrt zwischen europäischen und deutschen Häfen heute ebenso groß, der Umfang der Schiffsleistungen zwischen deutschen und überseeischen Häfen allein aber dreimal so groß als die des gesammten deutschen Seeverkehrs im Jahre 1873.

IV. Der Verkehr mit fremden Ländern nach Richtungen.

Unter den beiden Hauptrichtungen im Verkehr mit fremden Ländern: dem Verkehr mit **europäischen** und dem mit **überseeischen** Ländern, stieg:

1. Der Verkehr mit europäischen Ländern:

1894 von 48 100 Schiffen mit 16,7 Millionen Reg.-Tons,
1896 " 55 117 " " 17,0 " " "
1898 " 62 400 " " 19,1 " " "

Das Jahr 1894 = 100 gesetzt, ergiebt die folgenden Indexnummern:

1896: 115 bezw. 102,
1898: 130 " 114.

Hierbei nimmt aber die **Dampfschiffahrt** der Schiffszahl nach den Löwenantheil für sich in Anspruch, denn für sie gestaltet sich die Entwickelung, wie folgt:

1894: 29 100 Dampfer mit 15,2 Millionen Reg.-Tons,
1898: 40 000 " " 17,8 " " "

Setzt man wieder 1894 = 100, so ergeben sich für
1898 die Zahlen 137 bezw. 117.

Bei der Tonnage hat dagegen die **Segelschiffahrt** anscheinend rascher zugenommen, was sich indeß, wie oben, daraus erklärt, daß die Seeleichter als Segelschiffe aufgeführt werden und diese speziell im Verkehr mit den nordischen Ländern sowie mit Holland und Belgien schnell an Bedeutung zunehmen.

2. Der Verkehr mit überseeischen Ländern entwickelte sich, wie folgt:

Es verkehrten

1894: 3 864 Schiffe mit 6,2 Millionen Reg.-Tons,
1896: 3 955 " " 7,1 " "
1898: 4 116 " " 8,3 " "

[1]) Unter Seemeilentonnen versteht man die Zahl der beförderten Registertonnenräume multiplizirt mit der Entfernung in Seemeilen. Um die beförderte Gewichtsmenge aus der Registertonne zu berechnen, muß die letztere mit 1½ multiplizirt werden. (1 Reg.-Tonne = 1½ Gewichtstonne.

Setzt man 1894 = 100, so sind im Jahre

1896 die Zahlen 102 bezw. 114,5
1898 = = 106,5 = 134

erreicht.

Hier ist die Tonnage ungleich rascher gestiegen als die Zahl: die **zunehmende Bedeutung der modernen Riesendampfer** tritt klar zu Tage.

3. Im Einzelnen vertheilt sich der Verkehr auf die Richtungen 1894/98, wie folgt:

Der Seeverkehr nach Richtungen.

Länder.	1894 Tonnage in 1000 t	1896 Tonnage in 1000 t	1898 Tonnage in 1000 t	Zu- bezw. Abnahme in 1000 t 1894/96	1896/98
Europäisches Rußland	1457,8	1770,5	1740,5	+ 312,7	— 30,0
Schweden	1970,1	1941,0	2724,8	— 29,1	+ 783,8
Norwegen	511,3	763,0	835,6	+ 251,7	+ 72,6
Dänemark	1793,7	2041,0	2027,3	+ 247,3	— 13,7
Großbritannien	8764,3	8570,0	9086,8	— 194,3	+ 516,8
Niederlande	549,1	584,0	762,5	+ 34,9	+ 178,5
Belgien	257,2	301,0	406,2	+ 43,8	+ 105,2
Frankreich	358,2	256,3	250,5	— 101,9	— 5,8
Spanien und Portugal	264,8	229,0	293,2	— 35,8	+ 64,2
Italien	97,2	99,0	129,4	+ 1,8	+ 30,4
Oesterreich-Ungarn	31,0	45,2	49,3	+ 14,2	+ 4,1
Europäische Türkei und Griechenland	88,5	75,0	76,0	— 13,5	+ 1,0
Rumänien und Rußland am Schwarzen und Asowschen Meere	597,1	459,7	410,6	— 137,4	— 49,1
Große Seefischerei	65,0	122,0	321,4	+ 57,0	+ 199,4
Britisch Nordamerika am Atlantik	104,8	105,0	145,8	+ 0,2	+ 40,8
Vereinigte Staaten am Atlantik	2994,6	3501,7	4543,6	+ 607,1	+ 1041,9
Mexiko und Centralamerika am Atlantik	97,5	104,9	103,6	+ 7,4	— 1,3
Westindien	242,3	186,3	212,6	— 56,0	+ 26,3
Südamerika am Atlantik nördlich von Brasilien	20,4	19,2	25,7	— 1,2	+ 6,5
Brasilien	349,9	447,8	489,9	+ 97,9	+ 42,1
Südamerika südlich von Brasilien	457,9	482,6	531,0	+ 24,3	+ 48,4
Südamerika am Stillen Meere	441,1	575,5	398,4	+ 134,4	— 177,1
Mexiko und Centralamerika am Stillen Meere	21,2	41,4	60,1	+ 20,2	+ 18,7
Vereinigte Staaten am Stillen Meere	25,5	26,3	42,2	+ 0,8	+ 15,9
Afrika am Mittelländischen Meere	12,2	13,7	52,0	+ 1,5	+ 38,3
Kapland und Natal	131,7	133,6	174,9	+ 1,9	+ 41,3
Afrika am Atlantischen Meere	265,1	279,4	233,5	+ 14,3	— 45,9
Afrika am Indischen und Rothen Meere	7,1	18,8	7,9	+ 11,7	— 10,9
Asien am Mittelländischen und Schwarzen Meere	72,8	70,0	73,2	— 2,8	+ 3,2
Ostindien mit den indischen Inseln	571,1	479,6	567,8	— 91,5	+ 88,2
China, Japan rc.	248,5	296,6	323,7	+ 48,1	+ 27,1
Australasien	183,2	244,5	290,7	+ 61,3	+ 46,2

Daraus ergiebt sich folgende Zusammenfassung:

Schiffahrtsverkehr nach Hauptverkehrsrichtungen.

(Tonnage in 1000 Reg.-Tons.)

Länder.	1894	1896	1898	1894/96 Zunahme in 1000 t	1896/98 Zunahme in 1000 t	1894/96 Zunahme in Prozenten.	1896/98 Zunahme in Prozenten.
1. Nordeuropa . . .	5371,9	6515,5	7328,2	+ 1143,6	+ 812,7	+ 21,3	+ 12,5
2. Großbritannien 2c. .	8764,3	8570,0	9086,8	— 194,3	+ 516,8	— 2,2	+ 6,0
3. West- und südeuropäisches Festland am Atlantik einschließlich Spanien und Frankreich	1429,3	1370,3	1724,4	— 59,0	+ 354,1	— 4,1	+ 25,8
4. Mittelmeergebiet ausschließlich Spanien und Frankreich . .	898,8	726,6	790,5	— 172,2	+ 63,9	— 19,2	+ 8,8
5. Afrika ausschließlich Nordafrika	403,9	431,8	416,3	+ 27,9	— 15,5	+ 6,9	— 3,5
6. Nordamerika . . .	3124,9	3633,0	4731,6	+ 508,1	+ 1098,6	+ 16,3	+ 30,2
7. Mexiko, Mittelamerika, Westindien und Südamerika . . .	1630,3	1857,7	1821,3	+ 227,4	— 36,4	+ 13,9	— 2,0
8. Ostindien u. Ostasien	819,6	776,2	891,5	— 43,4	+ 115,3	— 5,3	+ 14,9
9. Australien	183,2	244,5	290,7	+ 61,3	+ 46,2	+ 33,5	+ 18,9

Es zeigt sich im Zeitraum von 1894/96 eine erhebliche Steigerung des überseeischen Verkehrs, während der Verkehr in Europa meist etwas zurückgegangen ist. Hier liegt vielmehr die stärkere Steigerung sowohl absolut wie relativ in der letzten Periode 1896/98. Nur Nordeuropa zeigt im Zeitraum von 1894/96 eine größere Zunahme. In Afrika und Australien, das einen relativ ganz ungeheuren Aufschwung zunächst erfährt — rund ein Drittel — liegt die größere Steigerung in der ersten Periode, in Ostindien und Ostasien dagegen in der letzten. Die kritischen Zeiten der Kriege und Revolutionen in Süd- und Mittelamerika haben hier einen Stillstand eintreten lassen, wie sich dies ja auch in den Zahlen des Handelsverkehrs äußert. Eine ganz besondere Stellung nimmt schließlich Nordamerika ein, wo eine Verkehrssteigerung von 1896/98 um 30 Prozent, von 1894/98 von erheblich über 50 Prozent, eingetreten ist, der prozentualen Steigerung nach zwar vergleichbar mit Australien, dem thatsächlichen Verkehrsumfang nach aber das 16fache gegenüber der australischen Verkehrsvermehrung.

V. Der Verkehr nach Flaggen.

An dieser gewaltigen Steigerung des Verkehrs der deutschen Häfen nimmt die **deutsche Flagge** den bedeutendsten, stetig wachsenden Antheil in Anspruch. Es verkehrten in deutschen Häfen

1894	143 400 Schiffe mit	29,4 Millionen Reg.-Tons,
1896	147 600 " "	31,0 " "
1898	174 300 " "	35,5 " "

Davon waren 1894 . .	104 700 deutsche Schiffe mit	14,4 Millionen Reg.-Tons,
" " 1896 . .	106 800 " " "	16,2 " "
" " 1898 . .	131 100 " " "	19,2 " "

Das ergiebt eine Betheiligung der deutschen Flagge am Gesammtverkehr

im Jahre 1894	mit 73,0 Prozent der Zahl,	49,0 Prozent der Tonnage,
" " 1896	" 72,3 " " "	52,3 " " "
" " 1898	" 75,2 " " "	54,1 " " "

1873 waren von den in deutschen Häfen verkehrenden 98 800 Schiffen mit 11,9 Millionen Tons 61 350 Schiffe mit 5,5 Millionen Tons deutsche gewesen oder 62,1 Prozent der Zahl und 46,2 Prozent der Tonnage. Setzt man die Zahlen von 1894 = 100, so ergiebt sich die Steigerung der deutschen Schiffahrt innerhalb der Gesammtschiffahrt, wie folgt:

Indexnummern.

	Gesammter Schiffsverkehr.		Davon deutsche Schiffe.	
	Zahl.	Tonnage.	Zahl.	Tonnage.
1894	100,0	100,0	100,0	100,0
1896	103,0	105,4	102,0	112,5
1898	123,6	120,7	125,2	133,3

Eine ganz enorme Steigerung des Verkehrs der deutschen Flagge liegt in der Zeit von 1896/98, während zwischen 1894/96 sich vorübergehend der Verkehr der fremden schneller entwickelte als der der deutschen Flagge.

Allerdings vertheilt sich dieser Antheil der deutschen Flagge verschieden auf die einzelnen Verkehrsrichtungen. Wie folgende Tabelle zeigt, überwiegt im europäischen Verkehr noch die fremde Flagge mit mehr als drei Fünfteln der Zahl und zwei Dritteln der Tonnage, während die deutsche Flagge den Küstenverkehr fast vollständig mit mehr als neun Zehnteln, den überseeischen Verkehr mit der größeren Hälfte der Schiffszahl und mehr als vier Fünfteln der Tonnage beherrscht. Fast überall lag wiederum der Schwerpunkt der Steigerung in der Deutschland günstigen Periode von 1896/98.

Der deutsche Seeverkehr nach Flaggen.

Seeverkehr		Schiffe aller Flaggen. Zahl.	Schiffe aller Flaggen. Tonnage in Millionen Reg.-Tons.	Davon deutsche. Zahl.	Davon deutsche. Tonnage in Millionen Reg.-Tons.	Prozentualer Antheil der deutschen Flagge nach Zahl in Prozent.	Prozentualer Antheil der deutschen Flagge nach Tonnage in Prozent.
zwischen deutschen Häfen	1894	90 100	6,5	84 700	5,7	94,0	87,7
	1896	88 400	6,96	83 300	5,9	94,2	84,8
	1898	107 700	8,0	102 370	7,2	95,1	90,0
zwischen deutschen und europäischen Häfen	1894	48 100	16,7	16 400	4,7	34,1	28,1
	1896	55 100	17,0	18 300	5,2	33,2	30,5
	1898	62 400	19,1	26 300	6,4	42,1	33,5
zwischen deutschen und außereuropäischen Häfen	1894	3 860	6,2	2 280	4,0	59,1	64,5
	1896	4 015	7,1	2 414	4,9	60,1	69,0
	1898	4 200	8,4	2 350	5,5	56,0	65,5

Nach der deutschen kommt in zweiter Linie die **englische** Flagge in Betracht. Es verkehrten in deutschen Häfen:

1894 . . 10 800 britische Schiffe mit 9,6 Mill. Reg.-Tons,
1896 . . 11 505 = = = 8,8 = = =
1898 . . 11 130 = = = 9,2 = = =

Das ergiebt einen Antheil der britischen Schiffe am Gesammtverkehr:

1894 . . . mit 7,5 Prozent der Gesammtzahl, 32,7 Prozent der Gesammttonnage,
1896 . . . = 7,8 = = = 28,4 = = =
1898 . . . = 6,3 = = = 25,9 = = =

VI. Schiffsverkehr in einigen Hauptstaaten.

Zur richtigen Beurtheilung der deutschen Entwickelung ist der Seeverkehr mit fremden Ländern in einigen der hauptsächlichsten anderen Staaten heranzuziehen.

1. Großbritannien.

Der Verkehr zwischen britischen und außerbritischen Häfen stellt sich:

1894 . . . 80,5 Mill. Reg.-Tons.
1896 . . . 85,5 = = =
1898 . . . 90,9 = = =

Das ergiebt eine Steigerung der verkehrenden Tonnage von 100 auf 106 bezw. 113. An diesem Verkehr waren betheiligt:

1894 { britische Schiffe mit 58,7 Mill. Reg.-Tons oder 72,9 Prozent der Gesammttonnage.
deutsche = = 3,3 = = = = 4,1 = = =
1896 { britische = = 62,1 = = = = 72,6 = = =
deutsche = = 3,8 = = = = 4,4 = = =
1898 { britische = = 64,2 = = = = 70,6 = = =
deutsche = = 4,5 = = = = 5,0 = = =

2. Vereinigte Staaten von Amerika.

Der Verkehr der nordamerikanischen Häfen mit fremden Ländern stieg:

1894 von 34,3 Mill. Reg.-Tons
1896 auf 35,3 = = =
1898 = 43,6 = = =

oder von 100 auf 103 bezw. 127,1.

Der Flagge nach waren hieran betheiligt:

1894	amerikanische Schiffe	mit	7,4	Mill.	Reg.-Tons	oder	21,6	Prozent	des	Gesammtverkehrs.
	deutsche	=	=	2,8	=	=	=	=	8,2	=	=	=
1896	amerikanische	=	=	7,1	=	=	=	=	21,0	=	=	=
	deutsche	=	=	3,3	=	=	=	=	9,3	=	=	=
1898	amerikanische	=	=	6,6	=	=	=	=	15,1	=	=	=
	deutsche	=	=	4,2	=	=	=	=	9,6	=	=	=

3. Frankreich.

In französischen Häfen verkehrten mit fremden Ländern (einschl. der französischen Kolonien und der Hochseefischerei):

1894 22,6 Millionen Reg.-Tons.
1896 24,3 = = =
1898 26,8 = = =

Der Gesammtverkehr stieg mithin, 1894 = 100 gesetzt, auf 107,5 bezw. 118,5.
Betheiligt waren der Flagge nach:

1894	französische Schiffe	mit	7,6	Mill.	Reg.-Tons	oder mit	33,6	Prozent	des	Gesammtverkehrs.
	deutsche	=	=	0,6	=	=	=	=	=	2,7	=	=	=
1896	französische	=	=	8,4	=	=	=	=	=	34,6	=	=	=
	deutsche	=	=	0,9	=	=	=	=	=	3,7	=	=	=
1898	französische	=	=	8,6	=	=	=	=	=	32,1	=	=	=
	deutsche	=	=	1,3	=	=	=	=	=	4,9	=	=	=

Vergleichen wir nun die vorstehenden Resultate mit den deutschen Verkehrsziffern, so zeigt sich, daß im Zeitraum 1894/98 stieg:

Der Verkehr Deutschlands	mit	fremden	Ländern	von	100	auf	120,0.
= = Großbritanniens	=	=	=	=	100	=	113,0.
= = der Vereinigten Staaten	=	=	=	=	100	=	127,0.
= = Frankreichs	=	=	=	=	100	=	118,5.

Die Verkehrssteigerung Deutschlands wird demnach nur von der der Vereinigten Staaten übertroffen. Da aber 1898 fast 10 Prozent des amerikanischen Verkehrs

der deutschen Flagge angehört, und der Verkehr zwischen den deutschen und amerikanischen Häfen von 1894—1898 um mehr als 1 Million Tonnen gewachsen ist, so ist die Steigerung des amerikanischen Verkehrs zum großen Theil auf die große Zunahme des Verkehrs gerade zwischen deutschen und amerikanischen Häfen zurückzuführen.

Die Vergrößerung der deutschen Handelsflotte und ihrer Leistungsfähigkeit wie die Erweiterung der deutschen Handelsbeziehungen mit dem Auslande wird noch offenkundiger, wenn man die **thatsächlichen Verkehrsleistungen** in der Schiffahrt der drei hauptsächlichsten europäischen Schiffahrtsländer in Betracht zieht.

Die Prüfung ist für den Verkehr der heimischen und fremden Schiffe getrennt vorgenommen.

Die Leistungen der beladenen Schiffe stellten sich in Millionen Seemeilentonnen:[1])

1. Im Verkehr zwischen Deutschland und dem Auslande.

	1873		1896		1898	
	Deutsche Schiffe.	Fremde Schiffe.	Deutsche Schiffe.	Fremde Schiffe.	Deutsche Schiffe.	Fremde Schiffe.
In der europäischen Fahrt . .	1874	3353	3 829	7 696	4 415	7 886
In der überseeischen Fahrt . .	7373	2958	27 285	11 756	38 944	16 819
Zusammen . .	9247	6511	31 114	19 452	43 359	24 705

2. Im Verkehr zwischen Großbritannien und dem Auslande.

	1873		1896		1898	
	Britische Schiffe.	Fremde Schiffe.	Britische Schiffe.	Fremde Schiffe.	Britische Schiffe.	Fremde Schiffe.
In der europäischen Fahrt . .	15 800	9 536	33 978	14 957	31 694	18 218
In der überseeischen Fahrt . .	71 399	19 250	132 576	21 077	139 371	19 997
Zusammen . .	87 199	28 786	166 554	36 034	171 065	38 215

3. Im Verkehr zwischen Frankreich und dem Auslande.

	1873		1896		1898	
	Französische Schiffe.	Fremde Schiffe.	Französische Schiffe.	Fremde Schiffe.	Französische Schiffe.	Fremde Schiffe.
In der europäischen Fahrt . .	2 392	8 023	4 135	14 967	4 359	15 558
In der überseeischen Fahrt . .	9 369	7 476	15 717	20 460	16 487	29 624
Zusammen . .	11 761	15 499	19 852	35 427	20 846	45 182

[1]) Nach Berechnungen des Kaiserlich statistischen Amts, bei welchen für die einzelnen Verkehrsrichtungen jeweilig durchschnittliche Einheitssätze der Entfernung zu Grunde gelegt sind.

Den Verkehr der einzelnen Länder im Jahre 1873 gleich 100 gesetzt, ergiebt sich folgende Entwickelung:

Indexzahlen.

1. Deutschland.

	1873		1896		1898	
	Deutsche Schiffe.	Fremde Schiffe.	Deutsche Schiffe.	Fremde Schiffe.	Deutsche Schiffe.	Fremde Schiffe.
In der europäischen Fahrt . .	100	100	204	230	236	235
In der überseeischen Fahrt . .	100	100	370	398	528	568,5
Summe . . .	100	100	336	299	469	379

2. Großbritannien.

	Britische Schiffe.	Fremde Schiffe.	Britische Schiffe.	Fremde Schiffe.	Britische Schiffe.	Fremde Schiffe.
In der europäischen Fahrt . .	100	100	215	157	201	191
In der überseeischen Fahrt . .	100	100	186	109	195	104
Summe . . .	100	100	191	125	196	133

3. Frankreich.

	Französische Schiffe.	Fremde Schiffe.	Französische Schiffe.	Fremde Schiffe.	Französische Schiffe.	Fremde Schiffe.
In der europäischen Fahrt . .	100	100	173	187	182	194
In der überseeischen Fahrt . .	100	100	168	274	176	396
Summe . . .	100	100	170	228,5	177	292

Die gesammte deutsche Schiffahrts-Verkehrsleistung verhält sich zur englischen und französischen:

		Deutschland.		England.		Frankreich.
1873	wie	100	:	736	:	173
1896	"	100	:	400	:	109
1898	"	100	:	307	:	97

Es hat also der deutsche Verkehr seinen Radius so erweitert, daß er von England 1873 noch um das mehr als Siebenfache, 1896 um das Vierfache, 1898 aber nur noch um das Dreifache übertroffen wird, während er die Verkehrsleistungen des französischen Verkehrs zwischen 1896 und 1898 zu übertreffen vermochte.

Auch in dieser Hinsicht ist die Zunahme zwischen 1896 und 1898 aber rascher gewesen als je zuvor.

VII. Fremde Küstenschiffahrt.

In der Denkschrift von 1897 war die überseeische Küstenschiffahrt nicht näher erörtert. Diese hatte seit Jahrzehnten für Deutschland eine erhebliche Bedeutung gehabt. Sowohl in Ostasien wie in Mittel- und Südamerika, im Mittelmeer und in Theilen von Afrika sind namentlich die Hanseaten von jeher in der Küstenschiffahrt thätig gewesen.

Es **verkehrten zwischen außerdeutschen Häfen:**

1894	18 900 Schiffe	mit	19,6	Millionen Reg.-Tons,
1896	19 800 "	"	23,0	" "
1897	21 000 "	"	26,2	" "

Das ergiebt von 1894 bis 1896 eine Zunahme der Zahl um 4,7 Prozent, der Tonnage um 17,3 Prozent; von 1896/97 eine Zunahme der Zahl um 6,1 Prozent, der Tonnage um 13,9 Prozent.

Die Zahlen für 1898 liegen noch nicht vor.

Die folgende Tabelle giebt einen Ueberblick über die **Seereisen**, die 1897/98 **zwischen Häfen derselben Küstenstrecken oder Länder** stattfanden.

Deutsche Schiffe im Küstenverkehr fremder Länder.

	1897/98 Seereisen.		Register-Tonnen.
Europäisches Rußland an der Ostsee	102	mit	39 728
Schweden	335	"	113 044
Norwegen	91	"	99 588
Dänemark	141	"	8 963
Großbritannien	144	"	65 591
Spanien	198	"	196 952
Portugal	103	"	115 920
Italien	455	"	750 963
Griechenland	36	"	42 607
Türkei	42	"	50 080
Deutsche Schutzgebiete in Westafrika	237	"	311 264
" " " Ostafrika	244	"	162 681
" " " der Südsee	34	"	52 342
Vereinigte Staaten (Ostküste)	124	"	268 332
Mexiko (Ostküste)	53	"	73 413
Centralamerika (Ostküste)	30	"	48 384
" (Westküste)	263	"	401 941
Westindische Inseln	690	"	973 361
Brasilien	430	"	745 048
Südamerika (Ostküste südlich von Brasilien)	282	"	574 741
Chile	871	"	1 766 710
Uebriges Südamerika (Westküste)	152	"	262 855
Aegypten	54	"	206 374
Westafrika außer dem Schutzgebiete	1 693	"	1 952 789
Ostafrika	295	"	337 638

	1897/98 Seereisen.		Register-Tonnen.
Ostindien	746	mit	818 353
China	1 091	"	1 050 370
Japan	134	"	239 271
Asiatisches Rußland und Korea	105	"	79 595
Australien	204	"	473 950

Neben diesem Küstenverkehre zwischen Häfen desselben Landes findet ferner ein ausgedehnter **Verkehr deutscher Schiffe zwischen den Häfen verschiedener außerdeutscher Länder** statt, so zwischen

			See-reisen.		Register-Tonnen.
Rußland	und	Großbritannien	159	mit	64 371
"	"	den Niederlanden	235	"	165 344
Großbritannien	"	Dänemark	139	"	68 342
"	"	Frankreich	175	"	257 968
"	"	Spanien	75	"	69 641
"	"	Italien	83	"	162 159
"	"	den Vereinigten Staaten	90	"	295 661
Belgien	"	Großbritannien	72	"	193 753
Frankreich	"	den Vereinigten Staaten	73	"	178 811
"	"	Westindien	66	"	97 771
Spanien	"	den Niederlanden	72	"	66 251
"	"	" Vereinigten Staaten	44	"	121 439
"	"	Italien	91	"	184 054
Portugal	"	Brasilien	50	"	86 672
Italien	"	Spanien	60	"	146 076
"	"	Aegypten	65	"	172 529
den Vereinigten Staaten	"	Großbritannien	140	"	386 495
" " "	"	Spanien	52	"	139 134
Westindien	"	Frankreich	74	"	105 888
Südamerika	"	Westindien	90	"	136 260
Brasilien	"	Afrika	87	"	175 986
Aegypten	"	Italien	73	"	187 106
Ostindien	"	China	205	"	296 379
China	"	Ostindien	175	"	247 827
"	"	Japan	157	"	205 352
Japan	"	China	169	"	215 611

Am stärksten war an den außerdeutschen Reisen deutscher Schiffe die Hamburger Rhederei betheiligt.

Für die Zukunft ist 1899 eine bedeutsame Vermehrung der deutschen Küstenschifffahrtsflotte in Ostasien durch *Ankauf von 25 englischen Dampfern* eingetreten, die zwischen Siam, den holländischen und englischen Kolonien sowie auf dem Jangtse verkehren.

IV. Theil.

Die deutsche Rhederei.

I. Die Entwickelung der deutschen Handelsflotte.

Die im Jahre 1895 vorgenommene Veränderung des Vermessungsverfahrens macht es nothwendig, zur Vergleichbarkeit alle früheren Zahlen der Schiffsbestände nach dem oben angegebenen Verfahren umzurechnen. Nachstehende Tabelle giebt die deutsche Handelsflotte seit 1873 in dieser umgerechneten Gestalt.

Die Zahlen von 1873—1895 sind zum genauen Vergleich umgerechnet nach dem neuen Vermessungsverfahren. Zu diesem Zweck ist der Nettoraumgehalt

der Segelschiffe multiplizirt mit 0,95,
" Dampfschiffe " " 0,86,
beider zusammen " " 0,87.

Bestand der deutschen Seeschiffe.

Datum.	Segelschiffe.		Dampfschiffe.		Zusammen.	
	Zahl.	Netto-raumgehalt.	Zahl.	Netto-raumgehalt.	Zahl.	Netto-raumgehalt.
1. Jan. 1873	4311	826 155	216	110 093	4527	936 248
1874	4242	823 587	253	142 488	4495	966 075
1875	4303	834 466	299	161 498	4602	995 964
1876	4426	866 247	319	156 034	4745	1 022 281
1877	4491	876 569	318	153 804	4809	1 030 373
1878	4469	887 828	336	155 872	4805	1 043 700
1879	4453	901 994	351	152 713	4804	1 054 707
1880	4403	926 196	374	166 892	4777	1 093 088
1881	4246	916 479	414	183 394	4660	1 099 873
1882	4051	895 621	458	213 901	4509	1 109 521
1883	3855	869 675	515	264 523	4370	1 134 198
1884	3712	850 039	603	318 494	4315	1 168 533
1885	3607	836 328	650	351 852	4257	1 188 170
1886	3471	818 710	664	357 510	4135	1 176 220
1887	3327	789 250	694	395 827	4021	1 185 077
1888	3094	731 327	717	399 809	3811	1 131 136
1889	2885	694 749	750	427 292	3635	1 122 041
1890	2779	677 170	815	525 224	3594	1 102 394
1891	2757	674 273	896	605 104	3653	1 279 377
1892	2698	669 060	941	650 004	3639	1 319 064
1893	2742	688 903	986	668 437	3728	1 357 340
1894	2713	663 438	1016	700 147	3729	1 363 585
1895	2622	627 812	1043	759 089	3665	1 386 901
1896	2524	622 105	1068	879 939	3592	1 502 044
1897	2552	597 617	1126	889 960	3678	1 487 577
1898	2522	585 571	1171	969 800	3693	1 555 371
1899	2318	556 205	1223	1 038 391	3541	1 594 596

Von 1873—1894 hat sich die **Gesammtzahl** der Schiffe um 18 Prozent vermindert, die Tonnage um 46 Prozent vermehrt. Die **Dampfschiffszahl** vermehrte sich um 470 Prozent, die Tonnage um 636 Prozent. Die **Segelschiffszahl** ging zurück um 62 Prozent, die Tonnage um fast 20 Prozent.

Die gesammte Transportleistungsfähigkeit der deutschen Handelsflotte stieg von 1873—1894 von 1 156 434 auf 2 763 879 Reg.-Tons. Das giebt für den Jahresdurchschnitt eine Vermehrung

der Dampfertonnage um 28,9 Prozent;

die Segelschifftonnage ging zurück um fast 1 Prozent.

Die gesammte Transportleistungsfähigkeit stieg in dieser Zeit um 139 Prozent.

Setzt man 1894 mit 100, so ergeben sich

Indexnummern.

	Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Summe.		Berechnete Transportfähigkeit.
	Zahl.	Tonnage.	Zahl.	Tonnage.	Zahl.	Tonnage.	
1894	100	100	100	100	100	100	100
1896	105	126	93	94	96	110	118
1898	115	139	93	88	99	114	126
1. Januar 1899	120	148	85	84	95	117	133

Bei der berechneten Transportleistungsfähigkeit ist eine Dampfschiffstonne gleich 3 Segelschiffstonnen gesetzt. Das veränderte Vermessungsverfahren und die steigende Schnelligkeit der Dampfer macht dies noch ungenauer, und neuerdings setzt man deshalb eine Dampfschiffstonne andernorts vielfach gleich 3,5 oder 4 Segelschiffstonnen (so z. B. Mulhall, im Dictionary of Statistics).

Nach Mittheilungen des Germanischen Lloyd sind bei der deutschen Handelsflotte im Jahre 1899 zu- beziehungsweise abgegangen:

		Zugang.			Abgang.		
		Zahl.	Tonnage.		Zahl.	Tonnage.	
Dampfschiffe	gekauft	26	22 975	verkauft	15	13 965	
	gebaut	75	86 076	verloren	13	12 000	Also Zugang überhaupt:
		101	109 051		28	25 965	73 Dampfschiffe mit 83 086 Reg.-Tons
Segelschiffe	gekauft	34	36 909	verkauft	68	24 471	32 Segelschiffe „ 22 284 „
	gebaut	66	13 039	verloren			
		100	49 948				105 Schiffe mit 105 370 Reg.-Tons

Dies würde einem Zugang an Transportleistungsfähigkeit von 271 542 Reg.-Tons entsprechen. Ende 1899 belief sich demgemäß die Transportleistungsfähigkeit auf: 3 942 920 Reg.-Tons oder rund **4 Millionen Registertons nach dem neuen Vermessungsverfahren,** [1]) wenn man die Schiffe unter 100 Reg.-Tons, die der Germanische Lloyd nicht registrirt, mit in Betracht zieht.

[1]) Nach dem **alten** Verfahren gäbe es gegen **4¾ Millionen** Registertons Transportleistungsfähigkeit.

Setzt man die berechnete Transportleistungsfähigkeit für 1894 = 100, so ergeben sich folgende Zahlen:

1. Januar	1894	100
	1896	118
	1898	126
Ende	1899 an	145

Die **Vergrößerung der Schiffsräume** hat in dieser Zeit angehalten. Sie wird allerdings in der Statistik angesichts der Vermehrung der in der Küstenschiffahrt beschäftigten Schiffe und der Verstärkung der Hochseefischereiflotte nicht vollkommen zum Ausdrucke gebracht. Immerhin betrug die Durchschnittsgröße der deutschen Dampfschiffe

zu Anfang der 70er Jahre . . . . 480 Tonnen,
der Segelschiffe . . . . 197 „

1894	hatte das Dampfschiff einen Durchschnittsraum . .	728	Reg.-Tons,
	„ Segelschiff „ „ . .	239	„ „
1896	„ „ Dampfschiff „ „ . .	790	„ „
	„ Segelschiff „ „ . .	234	„ „
1898	„ „ Dampfschiff „ „ . .	849	„ „
	„ Segelschiff „ „ . .	240	„ „

Deutschland besitzt heute 22 Dampfer von mehr als 10 000 Tonnen.

Das **Durchschnittsalter** des vorhandenen Materials ist ständig **zurückgegangen** durch eine fortgesetzte Vermehrung der Neubauten und Abstoßung älteren Materials. Es beträgt heute für Dampfschiffe nur wenig über 8 Jahre, für Segelschiffe 17 Jahre.

II. Die Entwickelung der deutschen Rhederei.

Deutschland, das bereits im Jahre 1896 die größte Rhederei der Welt besaß, nennt durch die inzwischen eingetretene Vermehrung des Schiffsparks der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyds nunmehr die **beiden größten Rhedereien der Welt** sein eigen, denen erst als dritte und vierte die englische British India Line und die Peninsular and Oriental-Steam Navigation Company folgen.

Die jüngsten Jahre sind besonders gekennzeichnet durch eine weitere **Ausdehnung des Großbetriebs** und der **Aktiengesellschaft** in der Rhederei.

Die **Mittel** der deutschen **Rhederei-Aktiengesellschaften** setzten sich 1897 zusammen aus

177 Millionen Aktienkapital und 70 Millionen Prioritäten,

dieses hat bis Ende 1899, also **in 2 Jahren**, sich auf

273 Millionen Aktienkapital oder **66 Prozent vermehrt**, während die Prioritäten um 2 Millionen zunahmen.

In Hamburg existiren heute 13, in Bremen 7 große Rhedereigesellschaften, die zusammen rund 250 Millionen Aktienkapital besitzen, das sind 90 Prozent des gesammten in deutschen Rhederei-Aktiengesellschaften angelegten Kapitals in den Händen von weniger als 30 Prozent der Gesellschaften. Von diesen 20 Rhedereien notiren 13 mit 220 Millionen Nominalkapital Börsenkurse. Der Kurswerth derselben belief

sich am 30. Dezember 1899 auf 287 Millionen Mark. Nimmt man für das übrige Aktienkapital eine analoge Erhöhung an, so läßt sich der Kurswerth des Aktienkapitals der Hamburger und Bremer Rhedereien zusammen auf 324 Millionen Mark schätzen. Hierin sind aber große erstklassige Rhedereifirmen, die nicht Aktiengesellschaften sind, wie Laeisz, Sloman, de Freitas, Wencke, Woermann ꝛc. in Hamburg, ferner die Partenrhedereien nicht mit enthalten, so daß das gesammte im Rhedereigeschäft angelegte Kapital erheblich — allein in Hamburg um 100 Millionen — höher ist.

Ueber den **Stand der großen Hauptrhedereien** von **Hamburg** und **Bremen** geben die folgenden Aufstellungen Auskunft.

I. Hamburgische Rhedereien.

Anfang 1899.

Name der Gesellschaft.	Anzahl der Schiffe.	Brutto Reg.-Tons.	Durchschnitts-Alter.	Anschaffungspreis.	Buchwerth.
Hamburg-Amerika-Linie	61	262 949	5,14	79 800 000	56 460 000
" " " im Bau . . .	12	142 000	—	45 700 000	12 573 000
Hamburg-Südamerikan. D.-G.	28	101 109	4,75	—	} 16 806 000
" " " im Bau .	2	9 605	—	—	
Kosmos	25	90 009	6	—	13 160 000
Deutsch-Australische D.-G.	12	49 483	5,42	—	} 7 695 500
" " " im Bau . .	3	15 600	—	...	
Deutsche Ost-Afrika-Linie	12	30 948	8	—	6 610 000
Deutsche Levante-Linie	15	31 534	14,2	—	3 193 000
Deutsche D.-Rhederei von 1889 . . .	6	8 781	7,15	—	1 490 000
Asiatische Küstenfahrt-Ges.	3	4 281	7,38	—	933 000
Chinesische Küstenfahrt-Ges.	10	15 017	11,7	—	2 980 000

Anfang 1900.

Name der Gesellschaft.	Aktien-kapital Mark.	Prioritäts-anleihen Mark.	Kapitals-erhöhung oder neue Anleihen seit 1897.	Zahl der Schiffe.	Brutto Reg.-Tons.	Durchschnitts-Alter.	An-schaffungs-preis.	Buch-werth.
Hamburg-Amerika-Linie	65 000 000	13 500 000	35 000 000	70	341 902	5,02	101 557 700	—
" " " im Bau . .	—	—	—	17	116 300	—	47 300 000	—
Hamburg-Südamerikan. D. G. . . .	11 250 000	5 000 000	3 750 000	29	108 260	4,87	28 838 000	
" " " im Bau	—	—	—	3	15 000	—	5 260 000	—
Kosmos	11 000 000	1 000 000	3 000 000	25	90 009	6	22 025 000	
Deutsch-Australische D.-G.	6 000 000	1 700 000	2 000 000	14	59 917	4,75	13 492 800	
" " " im Bau .	—	—	—	6	31 500	—	8 120 000	
Deutsche Ostafrika-Linie	5 000 000	—	—	13	31 300	6	11 337 000	—
" " " im Bau . .	—	—	—	1	5 200	—	—	—
Deutsche Levante-Linie	3 100 000	550 000	2 900 000	20	41 438	12	—	4 800 000
Deutsche D.-Rhederei von 1889 . . .	1 000 000	—	250 000	6	8 650	6	1 995 000	1 490 000
" " " " im Bau	—	—	—	1	1 520	—	425 000	—
Asiatische Küstenfahrt-Ges.	1 000 000	—	—	3	4 281	8,33	—	
Chinesische Küstenfahrt-Ges.	2 400 000		—	10	15 017	12,7	—	

2. Bremische Rhedereien.

Stand am 1. Dezember 1899.

ame der Gesellschaft.	Aktienkapital Mark.	Prioritätsanleihen Mark.	Kapitalserhöhung oder neue Anleihen seit 1897.	Vorhandene Schiffe					Schiffe im Bau	
				Anzahl.	Reg.-Tons Brutto.	Durchschnittsalter.	Anschaffungspreis Mark.	Buchwerth Mark.	Anzahl.	Reg.-Tons Brutto.
rddeutscher Lloyd . .	80 000 000	31 050 000	40 000 000	56 Seedampfer	302 064	6 Jahre $11\frac{3}{4}$ Monate	143 710 000	93 530 000	14	114 600
				25 andere Dampfer 108 Leichterfahrzeuge und Kohlenprähme	(32 123)	—	(9 340 000)	(4 570 000)	(6)	(6 000)
mpfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun" . . .	3 500 000	2 205 000	1 600 000	57	28 452	$8\frac{1}{2}$ Jahre	8 745 957	6 284 138	2	1 950
utsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa"	10 000 000	4 950 000	—	49	103 203	5 Jahre	24 000 000	18 300 000	5	17 800
mpfschiffahrts-Gesellschaft „Argo"	7 000 000	320 000	6 200 000	26	36 176	9,38 Jahre	7 312 000	7 433 000	2	230
mpfschiffahrts-Gesellschaft „Triton" . . .	1 200 000	—	—	3	4 521	8 Monate	1 110 000	1 110 000	—	—
ederei „Bisurgis" . .	1 950 000	500 000	—	10	20 072	9 Jahre	?	2 513 537	—	—
mers Reismühlen, Rhederei und Schiff. A. G.	13 000 000	5 000 000	—	43	50 567	$4\frac{1}{2}$ Jahre	10 348 000	6 966 000	5	6 800

III. Die größten Rhedereien des Auslandes.

Einen interessanten Vergleich liefert die folgende Aufstellung der wichtigsten auswärtigen Linien, die allerdings für 1899 noch nicht vorliegen.

Linie.	1896. Anzahl der Schiffe.	1896. Brutto Reg.-Tons.	1896. Durchschnittsalter.	1896. Anschaffungspreis.	1896. Buchwerth.	1898. Anzahl der Schiffe.	1898. Brutto Reg.-Tons.	1898. Durchschnittsalter.	1898. Anschaffungspreis.	1898. Buchwerth.
ninsular and Oriental, London	53	246 893	11,3	—	52 064 000	51	260 780	10,7	—	60 142 650
itish India St. Nav. Co., London . . .	95	238 078	14	—	37 930 000	—	—	—	—	—
nard Steam Ship Co., Liverpool	23	115 305	20,1	—	34 330 000	19	109 444	13,5	—	31 162 500
cific Steam Nav. Co., Liverpool	37	115 106	11,7	—	26 400 000	—	—	—	—	—
yal Mail St. Pack. Co., London	27	90 229	14,7	—	24 600 000	23	83 703	15,4	—	22 783 720
ion Steam Ship Co., London	15	74 837	9,2	—	25 090 510	19	103 560	8	—	32 000 000
eyland & Co., Liverpool	23	73 823	16,2	—	16 579 600	27	83 925	15,7	—	15 543 820
st-India Pac. St. Sh. Co., Liverpool . . .	17	70 587	8,1	—	11 158 425	19	81 808	9	—	11 621 860
ina Mutual Steam Nav. Co., London . .	13	49 883	4,4	—	14 370 700	10	40 088	5,9	—	8 105 450

Linie.	Anzahl der Schiffe.	Brutto Reg.-Tons.	Durchschnitts-alter.	Anschaffungs-preis.	Buchwerth.	Anzahl der Schiffe.	Brutto Reg.-Tons.	Durchschnitts-alter.	Anschaffungs-preis.	Buchwerth.
Orient Steam Nav. Co., London	7	35 917	18,4	—	22 833 850	7	40 307	16,6	—	25 067 500
Messageries Maritimes, Paris	60	217 568	16,5	—	59 981 000	—	—	—	—	—
Comp. française de Nav. des Chargeurs Réunis, Paris	28	82 037	10,6	—	16 906 950	28	82 140	12,4	—	30 958 100
Oesterr. Lloyd, Triest	72	148 158	22	69 834 385	26 943 200	63	143 206	20	65 854 175	25 125 320
„ „ im Bau	2	8 410	—	—	—	8	27 644	—	—	—
La Veloce, Genua	15	50 388	12	—	14 099 800	—	—	—	—	—
Niederl.-Amerikan. D. G., Rotterdam	10	35 247	21,9	—	5 604 000	7	37 897	15,43	—	8 132 800
Forenede Dampskibs Selsk, Kopenhagen	—	—	—	—	—	112	106 686	17	—	23 904 170

IV. Deutschlands Antheil an der Welthandelsflotte.

Ueber die **Betheiligung Deutschlands** an der **Welthandelsflotte** geben die alljährlichen Aufstellungen des Bureau Veritas Aufschluß, insoweit es sich um registrirte Fahrzeuge, und zwar Dampfschiffe über 100, Segelschiffe über 50 Brutto-Registertons, handelt. Danach stellt sich der Antheil Deutschlands und einiger Hauptschiffahrtsländer an der Welthandelsflotte, wie folgt:

Tonnage in 1000 Brutto Reg.-Tons.

		Großbritannien.	Deutschland.	Frankreich.	Vereinigte Staaten.	Norwegen.	Welthandelsflotte.
1874/75	Dampfschiffe	3 015,8	233,8	318,8	768,7	51,1	5 226,9
	Segelschiffe	5 383,7	810,2	736,3	2181,7	1349,1	14 523,6
1894/95	Dampfschiffe	9 707,0	1058,0	872,1	660,4	406,1	15 657,1
	Segelschiffe	3 485,6	593,7	256,3	1403,5	1297,8	9 597,7
1895/96	Dampfschiffe	9 984,3	1306,8	864,6	703,4	455,3	16 338,5
	Segelschiffe	3 333,6	597,9	255,1	1362,3	1240,2	9 324,0
1896/97	Dampfschiffe	10 245,6	1360,5	933,2	761,7	494,6	17 089,6
	Segelschiffe	3 267,6	567,0	252,9	1358,5	1176,2	9 136,6
1897/98	Dampfschiffe	10 552,5	1462,5	979,1	772,0	576,6	17 889,0
	Segelschiffe	3 098,6	594,4	269,7	1332,8	1103,3	8 894,7
1898/99	Dampfschiffe	10 993,1	1625,5	952,7	810,8	628,5	18 887,1
	Segelschiffe	2 910,6	535,9	279,4	1285,9	1144,5	8 693,8

Danach belief sich der Antheil Deutschlands:

1874/75	an der Weltdampferflotte auf	233 800	Reg.-Tons oder	4,4	Prozent.
„	„ Weltsegelflotte „	810 200	„ „ „	5,5	„
1894/95	„ „ Weltdampferflotte „	1 058 000	„ „ „	6,8	„
„	„ „ Weltsegelflotte „	593 700	„ „ „	6,2	„

Wie folgende Indexzahlen zeigen, ist auch die Steigerung der deutschen Handelsflotte seit diesem Zeitpunkt der der anderen Nationen bis auf Norwegen weit überlegen gewesen.

Indexzahlen.

Länder.	1894/95		1895/96		1896/97		1897/98		1898/99	
	Dampfer.	Segler.	Dampfer.	Segler.	Dampfer.	Segler.	Dampfer.	Segler.	Dampfer.	Segler.
Großbritannien	100	100	103	95	105	94	108	89	113	83
Deutschland	100	100	123	101	128	95	138	100	153	90
Frankreich	100	100	99	99	107	99	112	105	109	109
Vereinigte Staaten . .	100	100	107	97	115	97	117	95	123	92
Norwegen	100	100	112	95	122	90	142	85	155	88

Um aber ein richtiges Bild über die Betheiligung an der gesammten Leistungsfähigkeit der Welthandelsflotte zu haben, ist es wiederum nothwendig, die Umrechnung durch Ansetzung einer Dampfertonne gleich drei Segelschiffstonnen vorzunehmen. Hierdurch ergiebt sich folgendes Bild:

Transportleistungsfähigkeit der Welthandelsflotte.
(In 1000 Brutto Reg.-Tons.)

Jahrgang.	Großbritannien.	Deutschland.	Frankreich.	Vereinigte Staaten.	Norwegen.	Welthandelsflotte.
1874/75	14 431,1	1511,8	1692,9	4487,8	1502,3	30 204,3
1894/95	32 606,6	3767,7	2802,6	3384,7	2516,1	56 519,1
1895/96	33 286,5	4518,3	2848,9	3472,5	2606,1	58 339,5
1896/97	34 004,4	4648,5	3052,5	3643,6	2660,0	60 405,3
1897/98	34 756,1	4931,9	3207,0	3648,8	2833,1	62 561,9
1898/99	35 889,9	5412,4	3137,5	3718,3	3030,0	65 355,2

Indexzahlen.

1894/95	100	100	100	100	100	100
1895/96	102	120	102	102	104	103
1896/97	104	123	109	108	106	107
1897/98	107	131	114	108	112	111
1898/99	110	144	112	110	120	116

Es hat sich also die Steigerung der Transportleistungsfähigkeit bei der **deutschen Handelsflotte viermal so schnell als in Großbritannien, Frankreich**

und den **Vereinigten Staaten und dreimal so schnell als in Norwegen, bezw. in der gesammten Welthandelsflotte** vollzogen. Die Folge ist, daß Deutschlands Antheil an der Welthandelsflotte

von 1874/75—1894/95 um 1,2 Prozent
" 1894/95—1896/97 " 0,8 "
" 1896/97—1898/99 " 0,8 "

gestiegen ist, während in dieser Zeit Großbritanniens Antheil, der sich von 1874/75 bis 1894/95 um 9,7 Prozent erhöht hatte und seinen höchsten Stand 1895/96 erreichte, seither wieder zurückgegangen ist und sich heute wieder 2,3 Prozent unter dem erreichten Maximum befindet. Konstant in der ganzen Zeit ist der Rückgang Frankreichs mit Ausnahme eines kurzen Aufschwunges in den Jahren 1896—98. 1898 hat es den tiefsten Stand erreicht, dasselbe gilt von den Vereinigten Staaten, während Norwegens Antheil an der Welthandelsflotte während der ganzen Zeit fast stabil gewesen ist. In den einzelnen Jahren stellten sich die **prozentualen Antheile** dieser Länder an der **Welthandelsflotte** folgendermaßen:

	1874/75	1894/95	1895/96	1896/97	1897/98	1898/99
Großbritannien	42,5	52,2	51,9	51,5	50,9	52,3
Deutschland	5,3	6,5	7,4	7,3	7,7	8,1
Frankreich	5,3	4,4	4,4	4,5	4,7	4,6
Vereinigte Staaten . . .	14,9	8,2	8,0	8,1	7,9	7,9
Norwegen	7,1	6,7	6,6	6,4	6,3	6,7

V. Der Werth der deutschen Handelsflotte.

Ueber den **Werth der deutschen Handelsflotte** liegen die genau zuverlässigen Berechnungen des Sachverständigen des Germanischen Lloyd vor. Der Vergleich ist auf derselben Grundlage wie 1897 durchgeführt.

Der Gesammt-Tonnengehalt der deutschen Dampfer über 100 Tonnen betrug Ende 1898 (am 1. Januar 1899):

1 625 521 Tonnen Brutto.

Der heutige Durchschnittswerth ist, da die Preise ganz außerordentlich gestiegen sind, wesentlich höher als Ende 1896 und muß nach genauer Prüfung auf:

Ende 1898 220 Mark per Tonne Brutto gegen
" 1896 175 " " " "

angenommen werden.

Der Werth der deutschen Dampferflotte ergiebt sich demnach zu:

Ende 1898 357 614 620 Mark gegen
" 1896 238 082 700 "

Er ist also seit Ende 1896 um:

119 532 000 Mark

gestiegen, oder **fast genau um 50 Prozent innerhalb von 2 Jahren.**

Am Ende des Jahres 1898 hatte Deutschland

431 641 Tonnen

eiserne Segelschiffe (gegen 393 423 Tonnen Ende 1896). In dieser Zahl ist allerdings auch die heute nicht mehr unbeträchtliche der sogenannten Seeleichter aufgenommen.

Der Durchschnittspreis ist heute:

Ende	1898	152 Mark	gegen
„	1896	120 „	

per Tonne, demnach der Werth der eisernen Segelschiffe:

Ende	1898	65 609 432 Mark	gegen
„	1896	47 210 760 „	

Der Gesammt-Tonnengehalt der hölzernen Segelschiffe ist nicht unbeträchtlich zurückgegangen. Er beträgt nur noch:

Ende	1898	104 296 Tonnen	gegen
„	1896	173 550 „	

die man heute wohl auch noch zu dem früheren Werth von

30 Mark per Tonne

annehmen kann, da durch die gute Konjunktur auch die Preise der Segelschiffe etwas zugenommen haben. Der Werth der hölzernen Segelschiffe, über 50 Tonnen groß, ist demnach:

Ende	1898	3 128 880 Mark	gegen
„	1890	5 206 500 „	

Der **Gesammtwerth der deutschen Handelsflotte** wäre demnach am

1.	Januar	1899	426 352 932 Mark	gegen
1.	„	1897	290 499 960 „	

Bis zum 1. Januar 1900 vermehrte sich die deutsche Handelsflotte abzüglich des Abgangs nach den Berechnungen des Germanischen Lloyd um

162 510 Brutto-Tons Dampfschiffe,
24 283 „ Segelschiffe.

Nach der gleichen Bewerthung wie 1899 ausgerechnet, ergiebt das
eine Wertherhöhung von 35 752 200 Mark für die Dampferflotte,
„ „ „ 3 691 016 „ „ „ Segelschiffe.

Ende 1899 würde der Werth der deutschen Handelsflotte betragen: 465 796 148 Mark.

Zieht man nun noch die erhebliche Preissteigerung des Jahres 1899 in Betracht, so ist eine Schätzung des derzeitigen **Werths der deutschen Handelsflotte auf 500 Millionen Mark** zu wenig. **In 3 Jahren hat sich ihr Werth um 66²/₃ Prozent erhöht.** Der **Neubeschaffungswerth** im Fall eines Verlustes ist heute auf mindestens **dreiviertel Milliarden** anzusehen.

V. Theil.

Entwickelung des deutschen Schiffbaues.

In der Denkschrift des Jahres 1897 ist auf die Entwickelung des Schiffbaues nur in geringem Umfang eingegangen, deshalb ist hier ein ausführliches Rückgreifen erforderlich.[1])

I. Kriegsschiffbau.

Die Entwickelung und der Aufschwung des deutschen Schiffbaues zu seiner jetzigen Bedeutung hat sich seit der Begründung des Reichs und dem Ausbau der **deutschen Kriegsflotte** vollzogen. Mit dem durch den Chef der Admiralität General v. Stosch aufgestellten Grundsatze, die deutschen Kriegsschiffe auf deutschen Werften und mit deutschem Material zu erbauen — trotz zunächst erheblicher Opfer der Kaiserlichen Marine —, wurde den Werften und Hüttenwerken eine reichliche Beschäftigung gesichert, auch wurden durch die hohen Anforderungen des Kriegsschiffbaues einerseits die Werften an eine solide und zuverlässige Arbeit gewöhnt, andererseits wurden die Hüttenwerke dahin gedrängt, die Qualität ihrer Fabrikate den gesteigerten Ansprüchen entsprechend ständig zu verbessern. In Folge dieser wichtigen Erfahrungen blieben die zum Kriegsschiffbau herangezogenen deutschen Werften nicht allein auf die Aufträge der deutschen Admiralität beschränkt, sie konnten sehr bald auch für **fremde Nationen** Kriegsschiffe auf Stapel setzen, und so traten sie in einer verhältnißmäßig kurzen Zeit erfolgreich in den allgemeinen Wettbewerb des Schiffbaues ein. Die Aktien-Gesellschaft „Vulkan" erhielt bereits im Jahre 1883 von der Chinesischen Regierung den Bauauftrag für zwei Panzerschiffe und einen geschützten Kreuzer, dem im Jahre 1887 zwei Panzerkreuzer folgten. Fast zu gleicher Zeit errang die Firma F. Schichau in Elbing mit dem Bau von Hochseetorpedobooten einen Weltruf und erhielt alsbald fast von allen Kriegsmarinen der Welt Aufträge auf eine größere Zahl von Torpedobooten. Später schloß sich die „Germania"-Werft diesem Wettbewerbe mit Torpedojägern und geschützten Kreuzern an; für alle diese Kriegsschiffe wurden die Geschützarmirung von Krupp und die Torpedoarmirung von Schwartz-

[1]) Zur Prüfung der Lage des Schiffbaues und Erörterung der Frage, wie dieser nach allen Richtungen hin gefördert werden könnte, hat der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts am 14. Juni 1899 eine Kommission eingesetzt. Die bisherigen Ergebnisse der Untersuchungen haben das Material der nachfolgenden Zusammenstellungen geliefert.

kopff geliefert. Gegen Ende der achtziger Jahre hatten sich daher die größeren deutschen Werften neben den drei Kaiserlichen Werften zu einer hervorragenden Leistungsfähigkeit im Kriegsschiffbau entwickelt.

II. Handelsschiffbau.

Nicht ganz so schnell und auch nicht ohne finanzielle Enttäuschungen vermochten die deutschen Werften im **Handelsschiffbau** nach Uebergang zum Eisenschiffbau den Kampf mit der englischen Konkurrenz zu bestehen. Einestheils konnten sie mit den englischen Werften im Anfange mit Bezug auf Preis und Lieferzeit nicht konkurriren, da die Materialpreise in Deutschland erheblich höher waren und die damalien Betriebseinrichtungen der Werften eine schnelle und rationelle Bauweise noch nicht zuließen, anderentheils bestanden langjährige geschäftliche Beziehungen der größeren Rhedereien mit den Schiffbaufirmen Englands. Erst nachdem im Jahre 1879 der Einfuhrzoll für Schiffbaumaterial aufgehoben war und die deutsche Maschinen- und Eisenindustrie sich soweit entwickelte, daß aus derselben dem Schiffbau **Hülfsindustrien** erwachsen konnten, winkte auch für den Handelsschiffbau in Deutschland eine günstigere Zeit. Noch verursachten zu Anfang der 80er Jahre die Einführung des weichen Stahls (Siemens-Martin-Flußeisen) als Schiffbaumaterial zur Herabsetzung des Schiffseigengewichts, sowie die Steigerung der Kesselspannung bis zu 10 und 15 Atmosphären zur Einschränkung des Kohlenverbrauchs für die praktische Bauausführung mancherlei Anstände, welche naturgemäß den Wettbewerb mit den englischen Werften abermals ungünstig beeinflußten. Doch vermochte der Handelsschiffbau seit dem Jahre 1886 mit der Inbaugabe der ersten Subventionsdampfer, welche gesetzmäßig auf deutschen Werften zu erbauen waren, festeren Fuß zu fassen, um so mehr, als durch weitere Gründungen von größeren Werften der Jahresumsatz an Schiffbauten erheblich gesteigert werden konnte. Zu gleicher Zeit wurde auf eine Vermehrung der **Dockgelegenheit** Bedacht genommen, um durch Schiff- und Maschinenreparaturen einen wirthschaftlicheren Betrieb zu erzielen. Die deutschen Rhedereien sollten nicht mehr nöthig haben, ihre Schiffe im Auslande zu docken, untersuchen bezw. repariren zu lassen. Früher wurde dies allerdings auch deshalb bevorzugt, weil für die Untersuchung der Schiffe im Ausland erfahrene Experten der Klassifikations-Gesellschaften zur Verfügung standen. Nach Beschaffung genügender heimischer Docks und seit der Germanische Lloyd als **Klassifikations**-Gesellschaft von den deutschen Rhedereien allgemeine Anerkennung gefunden hat, kommen Dockungen deutscher Schiffe im Auslande nur vereinzelt vor.

III. Entwickelung seit 1890.

Vom Jahre 1890 ab beginnt dann ein weiterer bedeutender Aufschwung des deutschen Schiffbaues durch die Steigerung der Bauten für die Kriegs- und Handelsmarine; es erfolgte die Inbaugabe von 4 Panzerschiffen der „Brandenburg"-Klasse und des ersten Dreischraubenschiffes „Kaiserin Augusta". Die deutschen Rhedereien vergrößerten sich; die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd nahmen den **Schnelldampferbetrieb** auf und gaben in kurzer Zeitfolge 4 Schnelldampfer dem „Vulcan" in Auftrag. Es trat sowohl in der Kriegs- als auch in der Handelsmarine das Bestreben auf, die Geschwindigkeit der Schiffe erheblich zu steigern, so

daß die Leistungen der Maschinenanlagen der Panzerschiffe und Kreuzer sich bis zu 10 000 und 12 000 Pferdestärken pro Schiff steigerten, während sie bei den Schnelldampfern von 9000 Pferdestärken plötzlich auf 12 000 und 16 000 Pferdestärken stiegen, um schließlich bei Inbaugabe des Schnelldampfers „Kaiser Wilhelm der Große" auf 28 000 und „Deutschland" auf 33 000 Pferdestärken anzuwachsen.

Die günstigen Erfolge, welche die vom Vulcan in den Jahren 1889 bis 1891 fertig gestellten Schnelldampfer zu verzeichnen hatten, führten im Jahre 1895 zur Inbaugabe des Schnelldampfers „Kaiser Wilhelm der Große", welcher als das glänzendste schwimmende Zeugniß für die Leistungsfähigkeit des deutschen Schiffsbaues hingestellt werden muß. Abgesehen davon, daß die Geschwindigkeit des Schiffes zur Zeit noch von keinem anderen Schnelldampfer erreicht ist, so ist auch auf englischen Werften bisher kein Schnelldampfer ähnlicher Größe in der kurzen Zeit von 18 Monaten fertig gestellt worden.

Neben den Schnelldampfern für die Amerikafahrt mußten auch für die neugeschaffene Subventionsdampferlinie nach Ostasien neue erstklassige transatlantische Dampfer in Bau gegeben werden, und so wurden immer mehr deutsche Werften zum Bau größter Fracht- und Passagierdampfer herangezogen.

Zu gleicher Zeit hatte die Firma Blohm & Voß die Verlängerung der Subventionsdampfer „Preußen", „Bayern" und „Sachsen" ausgeführt; es waren die Schiffe hierdurch, da bei gleichbleibender Geschwindigkeit und gleichem Kohlenverbrauch eine ganz bedeutend erhöhte Ladefähigkeit erzielt wurde, erheblich wirthschaftlicher geworden.

Die ganze Entwickelung gab alsbald dem Norddeutschen Lloyd sowie der Hamburg-Amerika-Linie Veranlassung, eine größere Zahl von kombinirten Fracht- und Passagierdampfern von bisher nicht üblichen Größenverhältnissen fast durchweg auf deutschen Werften in Bau zu geben und hiermit einen in seiner Art musterhaften Schiffstyp zu schaffen. —

Ende 1899 sind die deutschen Werften, da inzwischen auch der größte Theil der durch die Flottenvorlage genehmigten Kriegsschiffbauten vergeben, fremde Kriegsschiffbestellungen angenommen und neue Schnell- und Riesendampfer für deutsche und mehrere große fremde Dampfergesellschaften auf Stapel gesetzt werden konnten, für erstklassige Schiffe stark in Anspruch genommen, ein Beweis, wie schnell die Leistungsfähigkeit der deutschen Werften daheim und im Auslande Anerkennung und Förderung gefunden hat.

IV. Panzerplatten-Fabrikation.

Die Inbaugabe der vier Schiffe der „Brandenburg"-Klasse war für die deutsche Industrie insofern von besonderer Bedeutung, als die Firma Friedr. Krupp hierdurch zu dem Bau eines Panzerplatten-Walzwerkes angeregt war, nachdem die Dillinger Hüttenwerke bereits seit Mitte der 70er Jahre die Fabrikation von Panzerplatten aufgenommen hatten. Die Panzerplatten-Fabrikation in Deutschland nahm nunmehr einen derartig schnellen Fortschritt, daß bereits ein Panzerschiff dieser Klasse mit dem verbesserten Nickelstahlpanzer versehen werden konnte. Aber schon im Jahre 1894 stellte Krupp eine nach eigenem Verfahren hergestellte gehärtete **Nickelstahlplatte** zur Beschießung, welche alle bisher gefertigten Panzerplatten mit Bezug

auf die gesteigerte Widerstandsfähigkeit in den Schatten stellte. Das im Jahre 1894 in Bau gegebene Linienschiff „Kaiser Friedrich III.“ konnte schon mit dem neuesten Panzer ausgerüstet werden. Seitdem haben die gedachten Werke ihre Betriebseinrichtungen für die Panzerplatten-Fabrikation soweit gesteigert, daß sie jährlich zusammen **11 000 Tonnen Panzerplattenmaterial** fertig stellen können, ein Quantum, welches dem Gesammtbedarf für **4 Linienschiffe und einen Großen Kreuzer** entspricht.

V. Werftkapital und Werfteinrichtungen.

Wenngleich fast die Hälfte der deutschen Werften Privateigenthum bilden, so daß eine absolut genaue Feststellung des Kapitals und Buchwerths für sie nicht möglich sein wird, so giebt doch folgende Zusammenstellung ein übersichtliches und einigermaßen zuverlässiges Bild über die Entwickelung der deutschen für den Bau von eisernen Seeschiffen bestimmten Privatschiffswerften vom Jahre 1870 an.

Bestand im Jahre.	Zahl der Werften.	Anlagekapital. Mark.	Arbeiterzahl.	Hellinge.	Patentslips.[1])	Docks.[1])
1870	7	4 800 000	2 800	16	2	2
1880	18	15 300 000	8 500	47	5	9
1890	25	36 100 000	21 800	103	9	17
1900	39	66 100 000	37 750	154	9	27

Hiernach ist der Aufschwung des Schiffbaues im letzten Jahrzehnt ein ganz gewaltiger. Bei einer Kapitalssteigerung der Werftanlagen um 83 Prozent ist die Gesammtarbeiterzahl um 73 Prozent und die Zahl der Werften um 52 Prozent gestiegen. Dies liegt darin, daß einestheils die vorhandenen Werften ihre Betriebe bedeutend erweitert haben, wobei die Handarbeit mehr und mehr durch Maschinenarbeit ersetzt worden ist. Die Entwickelung der Maschinenkräfte läßt sich z. Z. noch nicht vollkommen feststellen, doch ist sie ganz gewaltig und ergreift immer weitere Zweige des Betriebes. So ist in letzter Zeit der Materialtransport auf den Werften, im Besonderen von den Werkstätten bis zum Einbau auf der Helling mit Hülfe der Maschinenkraft erheblich vervollkommnet worden. Auch findet die elektrische Kraftübertragung auf den Werften in weitestem Maße, sowie hydraulischer und pneumatischer Betrieb gerade in den letzten zwei Jahren Eingang. — Ende 1898 wurde von den 21 größten Werften die Zahl der verwandten Pferdekräfte auf 16 000 bei einer Arbeiterzahl von 30 400 angegeben.

Die hauptsächlichsten **Steigerungen liegen auch hier im Wesentlichen in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts,** und zwar hat sich die Steigerung von 1897 bis 1900 noch in ungleich stärkerem Maße geltend gemacht als von 1894 bis 1897.

Für den Bau von erstklassigen Schlachtschiffen kamen neben den Kaiserlichen Werften 1894 erst 2 Werften in Frage. 1897 wurden 2 weitere hinzugenommen. Binnen Kurzem wird eine fünfte noch hinzutreten.

[1]) Es sind nur diejenigen Dockgelegenheiten in der Zusammenstellung aufgenommen, welche im Besitze von Werften sich befinden; die Staats- und sonstigen Docks ohne Reparaturwerften sind nicht berücksichtigt.

Für den Bau von **Kreuzern** standen 1896/97 6 Werften zur Verfügung. Um 1900 werden es 9 sein.

Schnelldampfer wurden 1894/96 nur auf einer Werft gebaut, 1896/98 auf 2 Werften. In Zukunft werden 4 bezw. 5 dafür leistungsfähig sein.

Erstklassige Passagier- und Frachtdampfer bauten 1894 5 Werften, 1897 9 Werften, 1900 werden 14 hierzu im Stande sein.

Dementsprechend haben sich auch die Bauleistungen entwickelt.

VI. Produktion.

Nach den Aufstellungen des „Bureaus Veritas" und des „Germanischen Lloyd" wurden an Handelsschiffen (Dampfer über 100 Tons, Segelschiffe über 50 Tons) **fertiggestellt:**

	Schiffe	Tonnage	Transportleistungsfähigkeit [1]
1894	69	123 000	353 000
1895	63	81 000	235 000
1896	54	80 000	236 000
1897	74	153 000	455 000
1898	104	153 000	455 000
1899 [2]	94	190 000	553 000
Ende 1899 im Bau [2]	80	250 000	728 000

Die **Gesammtleistung des deutschen Seeschiffbaues** (Eisen- bezw. Stahlschiffbau) im Einzelnen zeigt nachstehende Tabelle:

	Fertig gestellte Schiffe					
	1899			1898		
	Zahl der Schiffe.	Brutto Reg.-Tons.	Indiz. P. S.	Zahl der Schiffe.	Brutto Reg.-Tons.	Indiz. P. S.
1. Schichau-Elbing	10	1 604	13 480	32 (1. u. 2.)	22 444	73 760 [3]
2. Schichau-Danzig	2	989	1 480			
3. Klawitter	9	2 237	2 580	7	1 750	2 300
4. Johannsen	5	704	357	4	329	560
5. Vulcan-Stettin	3	32 220	30 300	5	15 249	44 000
6. Oderwerke	16	4 357	3 460	19	4 952	5 490
7. Nüske	5	1 572	1 390	4	1 575	1 355
8. Neptun	11	14 202	6 750	7	10 957	4 300
9. Koch	8	8 133	3 110	19	6 201	2 600
10. Howaldt	17	17 081	10 825	18	9 907	7 223
11. Germania	1	1 020	6 500	4	2 662	11 060
12. Flensburger Ges.	15	32 099	14 210	7	24 298	11 300
13. Blohm & Voß	5	48 464	20 600	18	42 337	15 150
14. Reiherstieg	2	10 636	4 800	2	8 742	5 200
15. Stülcken	20	903	1 878	19	333	885

[1]) Ueber die Berechnung der Transportleistungsfähigkeit siehe S. 140.

[2]) Segelschiffe nur über 100 Tons.

[3]) Höchste englische Leistung 1898: 68 110 P. S.

	Fertig gestellte Schiffe					
	1899			1898		
	Zahl der Schiffe.	Brutto Reg.-Tons.	Indiz. P. S.	Zahl der Schiffe.	Brutto Reg.-Tons.	Indiz. P. S.
16. Brandenburg	9	896	550	4	853	180
17. Janßen & Schmilinsky . . .	12	500	1 840	7	420	1 275
18. Holtz-Harburg	41	750	1 773			
19. Weser	9	1 660	790	5	7 427	11 030
20. Vulcan-Vegesack	11	4 393	4 970	5	7 136	4 200
21. Tecklenborg	3	9 059	4 025	10	9 961	4 800
22. Wencke	5	581	70	6	654	560
23. Seebeck	11	5 107	2 730	9	5 509	3 910
24. Rickmers	4	2 697	—	5	4 756	—
25. Meyer-Papenburg	8	2 085	1 900	4	835	570
26. Wichhorst-Hamburg	8	332	90	26	4 287	520
27. Fechter-Königsberg	7	1 229	2 220	4	762	1 400
28. Schömer & Jensen-Tönning .	4	575	415	6	666	130
29. Merten-Danzig	12	337	417	16	851	375
30. Kremer-Elmshorn	9	546	100	8	493	200
31. Thormälen-Elmshorn . . .	19	956	30	3	147	—
32. Renck-Harburg	8	1 675	—			
33. Lühring-Hammelwarden . . .	2	332	—	4	238	—
34. B. Wencke-Hamburg	3	200	480	4	70	660
35. Stocks & Kolbe-Kiel	3	?	—	3	195	—
36. Kroll & Eulert-Memel . . .	4	215	420	4	281	590
37. Schneider-Memel	2	65	114	—	—	—
38. Thyen-Brake	1	200	—	1	92	—
39. Cassens-Emden	2	51	—	1	114	—

Entsprechend der erhöhten Leistungsfähigkeit ist erstens eine Kapitalvermehrung der deutschen Werften speziell in den letzten Jahren eingetreten und hat sich zweitens der Werth derselben über das Anlagekapital hinaus ständig vermehrt. Ueber den Werth der im deutschen Schiffbau angelegten Kapitalien geben nachstehende Berechnungen Aufschluß.

Es waren unter den 39 Anstalten vorhanden: 14 Aktiengesellschaften mit 44,33 Millionen Mark Nominalkapital und 12 Millionen Mark Prioritäten. Außerdem 25 Privatwerften, die nicht Aktiengesellschaften sind, deren Kapital mit rund 22 Millionen anzusetzen ist. Für 7 Aktiengesellschaften, welche über rund 70 Prozent des gesammten Aktienkapitals verfügen, werden Börsenkurse notirt. Nach dem Kursstand vom 30. Dezember 1899 bewerthete sich deren Kapital auf 52,08 Millionen Mark. Dementsprechend würden alle Aktiengesellschaften einen derzeitigen Kapitalwerth von 73,8 und die **gesammten Seeschiffe bauenden Werften des Deutschen Reichs rund 110 Millionen Mark Kapitalwerth** repräsentiren.

Nicht nur aber hat sich hinsichtlich der Kapitalien, Betriebseinrichtungen und Leistungen gerade in den letzten Jahren der deutsche Schiffbau in erheblicher Weise quantitativ und qualitativ entfaltet und gestärkt, sondern auch hinsichtlich seiner Wurzeln in der gesammten Volkswirthschaft nach allen Richtungen hin, einerseits hinsichtlich der Arbeiterverhältnisse, andererseits hinsichtlich der Material liefernden Hülfsindustrien.

VII. Arbeiter.

Bezüglich der Arbeiterverhältnisse ist es als ein erfreuliches Zeichen zu betrachten, daß trotz der bedeutenden Steigerung der Betriebe im Schiffbau sowie der ständig steigenden Nachfrage in allen Zweigen der Volkswirthschaft, ein genügender Zugang von gelernten Handwerkern herangebildet werden konnte. An die Stelle der früheren Schiffzimmerleute, welche man zwar auch heute beim Eisenschiffbau nicht entbehren kann, deren Zahl und Verwendungsbereich indeß relativ zurückgeht, ist vielfach eine neue Klasse von Handwerkern, die sogenannten Eisenschiffbauer, getreten, sie haben sich rasch eingeschult und in die neuen Arbeitsmethoden gruppenmäßig eingefügt. In den anderen Betriebsabtheilungen, Schmiede, Kesselschmiede, Formerei und Gießerei, Maschinenfabrik, Tischlerei, Modelltischlerei 2c. sind gleichfalls die entsprechenden Klassen herangeschult, die allerdings gelegentlich auch wieder in verwandte Betriebe hinüber fluktuiren. Im Ganzen aber vollzieht sich die Heranziehung von Arbeitskräften glatt, und die bisherigen Erfahrungen berechtigen zu der Erwartung, daß auch bei einer weiteren Steigerung des Schiffbaues ein Mangel an geschulten und tüchtigen Arbeitskräften nicht eintreten wird.

Es handelt sich beim eigentlichen Schiffbau um etwa 50 Prozent hochqualifizirte, gelernte Arbeiter und 50 Prozent **Handlanger**, während in Schiffsmaschinenbau, Schmiede, Kesselschmiede, Kupferschmiede, Gießerei und Modelltischlerei fast durchweg gelernte Arbeitskräfte beschäftigt sind.

Die gelernten Arbeiter gehören zu den bestgelohnten Arbeitern der Metallindustrie und damit zu den bestgelohnten industriellen Arbeitern überhaupt. Die **Lohnhöhe** in den verschiedenen Landestheilen bemißt sich verschieden nach den lokalen Verhältnisse der Preise und der Lebenshaltung. Entsprechend der günstigen Entwickelung des Gewerbes ist seit Beginn der 80er Jahre eine beständige Lohnsteigerung zu verzeichnen, die gleichfalls an den verschiedenen Orten zu verschiedenen Zeiten eingetreten ist. Als charakteristisch kann die Entwickelung in dem central gelegenen Kiel gelten, woselbst seit 1880 die Löhne um rund 20 Prozent oder 1 Prozent im Jahresdurchschnitt gestiegen sind.

Die in Frage kommenden Beschäftigungen stellen vielfach hohe Anforderungen an die Körperkraft der Arbeiter, sind aber als gesund anzusehen. Besonders günstig wirkt, daß die rasche Erweiterung der jungen Industrie Gelegenheit giebt, in hygienischer Beziehung und hinsichtlich der Unfallverhütungs-Einrichtungen weitgehenden Anforderungen zu genügen. Insbesondere ist die Einführung der elektrischen Beleuchtung im gesammten Betriebe einschließlich der Hellinge hervorzuheben, die andererseits der Arbeiterschaft auch direkte materielle Vortheile brachte, da nunmehr in den Wintermonaten keine Einschränkung der Arbeitszeit und damit des Verdienstes zu erfolgen braucht. Die Unfallrate ist auf den Werften in beständigem Rückgange begriffen.

Die Wohlfahrtseinrichtungen, welche in den Kaiserlichen Werften als mustergültig zu bezeichnen sind, finden ebenso bei den in der Erweiterung befindlichen Privatwerften Eingang und verständnißvolle Förderung.

VIII. Hülfsindustrien.

Andererseits ist in der Hülfsindustrie des Schiffbaues in den letzten Jahren ein bedeutender Fortschritt zu verzeichnen. Während vor etwa 10 Jahren unsere Werften die sogenannten **Fittings**, d. h. die Schiffsausrüstungsgegenstände, wie Winden, Spille, Pumpen, Klosets, Kombüsen, Fenster rc. entweder mit großen Kosten selbst anfertigen oder aus England beziehen mußten, können dieselben jetzt zum größten Theil von deutschen Spezialfabriken geliefert werden. Deren Leistungsfähigkeit hat sich sogar für einzelne Gegenstände soweit gesteigert, daß englische Werften mit ihren Fabrikaten versehen werden konnten. Gerade in den letzten beiden Jahren sind hier die allererheblichsten Fortschritte gemacht; die hauptsächlichsten Fabriken in Hamburg, Geestemünde, Hannover, Lübeck, Rostock, Berlin, Danzig sowie in den Centren der **Klein-Metall- und Eisenindustrie** mußten in Folge der Steigerung ihres Umsatzes erheblich erweitert werden. Einen hervorragenden Impuls erfuhr die **Möbelindustrie** sowie überhaupt das **Kunstgewerbe** Deutschlands durch die fortgesetzt ihr zufließenden Aufträge seitens der größeren Werften für die Ausstattung der Wohnräume sowie der prunk- und kunstvoll ausgestatteten Salons und Gesellschaftsräume auf den neueren Schnelldampfern.

Die Zahl der deutschen Industriebetriebe und Gewerbe, welche durch den heimischen Schiffbau erhebliche Nahrung und Förderung erhalten, wächst ständig. Würde man diese Industriezweige für den zahlenmäßigen Nachweis des Aufschwunges des deutschen Schiffsbaues mit benutzen, was insofern gerechtfertigt erscheint, als in früheren Zeiten die betreffenden Gegenstände meist von den Werften selbst gefertigt wurden und erst nach dem Auswachsen derselben zu vielgestaltigen Riesenbetrieben nothgedrungen von denselben losgelöst werden mußten, so würde sich das für die Schiffbauindustrie angelegte Kapital um viele Millionen Mark erhöhen und die **Arbeiterzahl** sich auf etwa **gegen 50 000** steigern.

Die Entwickelung der deutschen Schiffbauindustrie ist eine so schnelle gewesen, daß es der deutschen **Montanindustrie** nicht leicht wurde, den Materialbedarf in entsprechender Weise zu befriedigen. Noch immer wird ein nicht unerheblicher Theil des Schiffbaumaterials aus England bezogen, doch steigt der Antheil der deutschen Hüttenwerke an den Materiallieferungen nicht nur absolut, sondern auch relativ.

Der **Eisenkonsum** des deutschen Schiffbaues stellte sich — 0,45 Tonnen auf die Brutto-Register-Tonne gerechnet — für Handelsschiffe über 100 Brutto-Register-Tonnen berechnet, etwa, wie folgt:

1890 . . .	45 900	Tonnen
1894 . . .	55 350	"
1895 . . .	36 450	"
1896 . . .	36 000	"
1897 . . .	68 850	"
1898 . . .	68 850	"
1899 . . .	85 500	"

IX. Vergleich des deutschen Schiffbaues mit dem englischen Schiffbau.

Einen Vergleich des deutschen und englischen Schiffbaues im Jahre 1898 und 1899 ergeben folgende Tabellen:[1])

1. Leistungen des deutschen und des englischen Schiffbaues 1898 und 1899.

	Tonnage der gesammten Schiffbauten.		Von der gesammten Tonnage entfallen auf												
			Dampfschiffe				Kriegsschiffe				Schiffe für ausländische Rechnung			
	1898	1899	1898		1899		1898		1899		1898		1899	
			absolut.	Prozent.	absolut.	Prozent.	absolut.	Prozent.	absolut.	Prozent.	absolut.	Prozent.	absolut.	Prozent.
Deutschland . . .	219 608	247 397	182 941	83,3	215 142	87,0	38 506	18,0	13 863	5,6	35 300	16,1	30 675	12,4
England	1 671 217	1 753 757	1 636 260	98,0	1 717 174	97,9	193 353	11,6	169 492	9,7	391 504	24,4	356 483	21,2

2. Wachsthum des deutschen und englischen Schiffbaues von 1898 zu 1899.

	Zahl der Schiffsbauten		Zunahme 1899 gegen 1898		Tonnage der Schiffsbauten		Zunahme 1899 gegen 1898	
	1898.	1899.	absolut.	in Prozent.	1898.	1899.	absolut.	in Prozent.
Deutschland . . .	335	468	133	39,7	219 608	247 397	27 789	12,7
England	1 211	1 299	88	12,7	1 671 217	1 753 757	82 540	4,9

3. Größe der in England und Deutschland gebauten Schiffe.

Zahl der Schiffe von	Deutschland		England	
	1898	1899	1898	1899
500 bis 1000 Reg.-Tons	33	44	50	53
1000 „ 2000 „ „	20	20	79	79
2000 „ 3000 „ „	10	3	90	53
3000 „ 4000 „ „	8	2	146	137
4000 „ 5000 „ „	3	3	31	38
5000 „ 6000 „ „	4	6	33	14
über 6000 „ „	5	9	49	61
über 500 Reg.-Tons	83	87	478	435

Es zeigt sich im Ganzen eine Fortdauer und Verstärkung der Tendenz des raschen Zunehmens des deutschen gegenüber dem englischen Schiffbau. Von 1890 bis 1898 war die Betheiligung Englands am Weltschiffbau von 81,1 auf

[1]) Die englischen Zahlen (nach „Engineering") beziehen sich auf die innerhalb des Jahres vom Stapel gelaufenen, die deutschen Zahlen (nach den Verzeichnissen des Germanischen Lloyd, ergänzt durch Angaben für die Kaiserlichen Werften) auf die innerhalb des Jahres fertiggestellten Schiffe.

75,1 Prozent zurückgegangen, während der Antheil Deutschlands während dieser Zeit von 6,5 auf 12,8 Prozent gestiegen ist. Das ständig raschere Wachsen des deutschen Schiffbaues seither bietet die Gewähr, daß mit einer gesunden Schiffbaupolitik die bisher bestehende Ungleichheit mehr und mehr abnehmen kann.

Die Betheiligungen der deutschen und englischen Werften für die Lieferungen auf dem Weltmarkte sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich.

Wichtigste Absatzgebiete für den deutschen und englischen Schiffbau.

Für	Tonnage der für fremde Rechnung gebauten Schiffe in			
	Deutschland		England[1])	
	1898	1899	1898	1899
Fremde Rechnung überhaupt	35 300	30 675	391 504	356 483
darunter für:				
Deutschland	—	—	—	70 648
Deutsche Kolonien	75	597	—	—
England	18	—	—	—
Englische Kolonien	—	1 450	21 285	14 990
Rußland	12 330	6 945	23 327	8 440
Dänemark	5 156	6 891	39 527	18 393
Schweden und Norwegen	1 597	10 585	64 452	22 604
Holland	3 620	—	21 590	17 617
Oesterreich-Ungarn	—	37	6 735	13 328
Frankreich	—	17	4 612	4 285
Spanien	266	—	4 224	25 584
Portugal (und Kolonien)	—	46	4 250	—
Belgien	157	302	9 828	—
Rumänien	2 213	—	2 400	—
Griechenland	—	—	3 430	—
Südamerika	4	2 377	6 107	6 036
Centralamerika	148	—	—	—
Vereinigte Staaten	—	—	4 161	3 450
Japan	1 327	7 200	60 711	45 880
China	7 469	—	20 624	300
Kongostaat	—	169	—	—

Die Entwickelung des deutschen Schiffbaues zur Befriedigung des heimischen Marktes sowie auch des natürlichen Versorgungsgebiets in den Nachbarländern ist jedoch noch nicht zum Abschlusse gekommen, und so sind bereits für die kommenden Jahre bedeutende **Erweiterungsbauten im Gange**, welche bis zum Jahre 1905 die Inbetriebnahme von allein 31 Hellingen zum Bau der größten Schiffe gestatten werden. Nach Fertigstellung dieser Erweiterungsbauten wird das Anlagekapital der Schiffswerften nach den bisher feststehenden Plänen sich noch um gegen 40 Millionen Mark erhöht haben.

[1]) Die Zahlen für die einzelnen Länder sind nach „Engineering“ nicht ganz vollständig.

VI. Theil.

Hafenwesen.

Erweiterungen der Anlagen und Hülfsmittel für den Seeverkehr seit 1896/97.

Die Verbesserung der Einrichtungen für den Seeschiffahrtsverkehr in den einzelnen Hafenplätzen an der deutschen Küste hat im Wesentlichen seit dem Beginne der Vorbereitungen für die Zollanschlüsse von Hamburg und Bremen an der **Nordsee** in den Jahren 1881/82, an der **Ostsee** seit der Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals im Jahre 1895 begonnen.

Die Tendenz der Entwickelung hat auch hier überall ein ungleich rascheres Fortschreiten zu Tage treten lassen, als bei der jeweiligen Projektirung der verschiedenen Anlagen seitens der kompetenten Fachleute angenommen war. Die Hafenanlagen von Hamburg, in größtem Stil von Anfang an geplant, mußten seit 1890 bereits drei Mal durch erhebliche Bewilligungen für Erweiterungsbauten ergänzt werden. 1897 und 1898 wurden speziell für diese Zwecke 17 bezw. 28 Millionen bewilligt. Auch in Bremen erwiesen sich die für ein Menschenalter vorgesehenen Hafenanlagen als erheblich zu klein. 16 Millionen wurden 1897/98, 8 Millionen 1898/99, 9 Millionen für 1899/1900 bewilligt, eine Verdoppelung der Hafenbassins und Anlagen ist im Werden, weitere große Ausgaben stehen hier wie dort bevor. In Cuxhaven ist ein Hafen für Schnelldampfer gebaut, die Bremerhavener Anlagen werden fortwährend erweitert. Altona wird sich einen Freihafen schaffen. Im Jahre 1899 wurde der neue Hafen in Emden fertiggestellt, der mit einem Kostenaufwand von 22,5 Millionen Mark erbaut wurde und bestimmt ist, den Verkehr des Dortmund—Ems-Kanals in sich aufzunehmen. Fernere 11,5 Millionen werden nunmehr zum weiteren Ausbau des Emder Fahrwassers gefordert.

Auf der anderen Seite sind gerade seit 1897 auch in der Ostsee die hauptsächlichsten Neubauten in Fahrwasser und Verkehrseinrichtungen zur Verwirklichung gelangt bezw. in Angriff genommen. Lübeck, das der Vollendung des Elb-Trave-Kanals (Kosten: 23,5 Millionen) entgegensieht, hat bisher für Travekorrektionen und Hafenbauten 17,5 Millionen bewilligt und schickt sich an, weitere große Aufwendungen zu machen; (unter Anderem 6,3 Millionen für Umgestaltung der Hafenplätze, Anlage eines Industriehafens und neue Kaibauten).

In Stettin ist im September 1898 der Freibezirk eröffnet und damit eine Anlage dem Verkehr übergeben, welche an sich 12,5 Millionen gekostet hat, während für Verbesserung der Fahrwasser und neuen Hafenanlagen 30 Millionen verausgabt werden. Auch Danzig hat 1899 mit einem Freihafenbezirk bei Neufahrwasser einen Anfang gemacht. Königsberg aber, dessen Haffkanal mit einem Kostenaufwand von 9 Millionen im Sommer 1900 eröffnet werden soll, schickt sich an, seinen Hafen mit einem Aufwand von 7 Millionen zu vergrößern.

Neben den großen sind auf die kleineren Häfen, wie Rostock, Stralsund &c. in den letzten Jahren bedeutende Aufwendungen auf Fahrwasser und Hafenanlagen verwandt.

Ueberall ist man bedacht, bequeme Einrichtungen für den Bau und die Reparaturen von Schiffen zu schaffen.

In Bremerhaven ist ein stattlich erbautes Trockendock im Preise von 5,9 Millionen für Schiffe größter Dimensionen, und in Hamburg und Stettin Schwimmdocks von gleichfalls den größten Abmessungen durch Privatinitiative neu beschafft.

Alles zeigt, zu welch großen Erwartungen man sich durch den bisherigen Verkehrsaufschwung und dessen vorauszusehende weitere Tendenzen berechtigt hält, so daß man für diese verschiedenen Verbesserungen fortgesetzt die gewaltigsten Summen nutzbringend anzulegen vermag, wie denn neben der staatlichen auch die private Thätigkeit überall in weitem Umfang Neueinrichtungen für den Handelsverkehr, an Speichern &c. geschaffen hat. **Im Laufe der nächsten Zeit wird Deutschland an jeder seiner großen Flußmündungen über den modernen Anforderungen entsprechende und vermittelst großen Kapitalaufwands nach jeder Richtung hin wohl ausgestattete Verkehrs- und Hafeneinrichtungen verfügen.**

VII. Theil.

Die deutsche Hochseefischerei.

Die deutsche **Nordseefischereiflotte** zählte Ende 1898 570 Schiffe mit einem Raumgehalt von mehr als 96 000 cbm und einer Besatzung von 4700 Mann,*) darunter 130 Dampfer mit 1185 Mann Besatzung. Gegen Ende 1896 bedeutet das einen Zuwachs von 34 Schiffen mit rund 10 000 cbm und eine Zunahme der Mannschaft um 1430 Köpfe. Die Dampfer der Hochseefischereiflotte, die gerade den Fortschritt der Technik im Fischereibetriebe darstellen und eine intensivere Ausbeute verbürgen, haben sich in diesen zwei Jahren um 27 vermehrt, und die letzten Geschäftsberichte verschiedener Gesellschaften künden eine weitere Vermehrung ihres Dampferbestandes an, weil mit der Vergrößerung der Flotten die Generalunkosten des Betriebes weniger ins Gewicht fallen.

Namentlich wuchs auch die Betheiligung der deutschen Fischer an der **Heringsfischerei**; allein in Emden ist die Zahl der Heringsfänger in den letzten zwei Jahren von 29 auf 45 gestiegen, und für die Fangperiode 1899 wurden 53 Fahrzeuge in den Dienst gestellt. Drei Gesellschaften arbeiten heute, wo früher nur die eine ältere Emder Kompagnie thätig war. In Bremerhaven-Geestemünde ist im Jahre 1897/98 ein Unternehmen für kombinirten Herings- und Hochseefischfang mit Dampfern in Thätigkeit getreten. 1898/99 lagen 85 Segler und 5 Dampfer mit einer Besatzung von 1400 Mann der Heringsfischerei ob, die 100 000 Tonnen Heringe im Gesammtwerthe von $2\frac{1}{4}$ bis $2\frac{1}{2}$ Millionen Mark auf den deutschen Markt lieferten.

Ebenso haben sich andere **Hochseefischereigesellschaften** in den letzten Jahren neu begründet oder ihren Betrieb erweitert, in Nordenham, Elsfleth, Hamburg, Altona &c.

Der jährliche **Ertrag** der gesammten Hochseefischerei wird auf 20 Millionen Mark bewerthet. Nach dem nautischen Almanach arbeiten heute in der deutschen Hochseefischerei gegen 20 Millionen Mark Kapitalien, von denen 15 Millionen allein auf die Fahrzeuge entfallen sollen.

Einen Einblick in die **Betriebsgestaltung** gewähren die Geschäftsberichte von 10 der größten deutschen Fischereigesellschaften für das Jahr 1898. Sie verfügten über ein Aktienkapital von 9,3 Millionen Mark und ein Anleihekapital von 2,3 Millionen Mark und arbeiteten mit 91 Loggern und 80 Dampfern, sie erzielten einen Umsatz in der Höhe von über 4 Millionen Mark.

*) Nautischer Almanach 1900.

Der gesammte, auf den vier großen **Fischauktionen** von Hamburg, Altona, Bremerhaven und Geestemünde sich vollziehende Umsatz, zu dem allerdings auch einzelne ausländische Fischereien beisteuern, betrug 1898 8,23 Millionen Mark, 1899 9,56 Millionen Mark, 4,76 Millionen Mark an der Elbe, 4,8 Millionen Mark an der Weser. Die drei ersten Seefischauktionen, welche in den Jahren 1887 bezw. 1888 in Hamburg, Altona und Geestemünde stattfanden, erzielten dagegen nur einen Gesammterlös von 555 000 Mark. In den letzten Jahren schritt die Ertragssteigerung in folgender Weise vorwärts.

Erträge der Fischauktionen:

	1896	1897	1898	1899
Hamburg . .	1 588 193 Mark	1 852 430 Mark	2 052 448 Mark	2 418 691 Mark
Altona	1 764 044 „	1 832 207 „	1 993 632 „	2 340 000 „
Bremerhaven	1 067 510 „	1 070 791 „	729 946 „	750 176 „
Geestemünde	2 739 344 „	2 897 897 „	3 459 908 „	4 053 422 „
Insgesammt	7 159 091 Mark	7 653 325 Mark	8 235 934 Mark	9 562 289 Mark

Setzt man den Ertrag von 1896 mit 7,16 Millionen Mark gleich 100, so ist der von 1897 gleich 107, der von 1898 gleich 115 und der von 1899 gleich 133 anzusetzen. Die Steigerung des Mengenumsatzes aber dürfte angesichts des starken Preisrückganges in Folge der Konkurrenz der billigen isländischen Fische eine noch erheblich höhere sein.

Nicht auf diesen Auktionen erscheint die Nordenhamer Gesellschaft „Nordsee“, welche ihrerseits seit 1897 einen **direkten Versanddienst** über ganz Deutschland organisirt und 1899 über 1¾ Millionen umgesetzt hat.

Etwa 40 Prozent des gesammten deutschen Hochseefischereiertrages der Nordsee kommen auf den Auktionen zur Verwerthung.

Der **Antheil der deutschen Fischerei an den Erträgen der Nordsee** ist freilich nach den Schätzungen Ehrenbaums,[1]) der jedoch die deutschen Erträge viel niedriger als andere Kenner annimmt, immerhin ein sehr geringer, nur ein Sechzehntel, und bei der zur Zeit schon durchgeführten intensiven Befischung der Nordsee nicht übermäßig erweiterungsfähig, aber in den Fischgründen Islands öffnen sich neue ergiebige Gebiete, die von den deutschen Fischern mit steigendem Erfolge unter Bewirthschaftung genommen werden. Selbst in den nördlichen Polarmeeren hofft, wie die Expeditionen der Fischereigesellschaft „Nordsee“ ꝛc. beweisen, sich die deutsche Hochseefischerei ein neues Fundgebiet zu erschließen.

Ueber den Umfang der **Ostseefischerei** liegen nur beschränkte Angaben vor. Man schätzte 1897 die Anzahl der gedeckten Fischereifahrzeuge, die hier thätig waren, auf 400, von denen 200 allein auf die Danziger Bucht entfielen.[2]) Sie fanden Absatz auf dem Auktionsmarkt zu Hela. 1898 weisen Memel, Pillau und Neufahrwasser allein einen Bestand von 416 Lachskuttern auf, und auch in den übrigen Bezirken Ost- und Westpreußens ist ein bedeutender Aufschwung wahrnehmbar.

[1]) Mittheilungen des deutschen Fischerei-Vereins.

[2]) Havemanns Jahresbericht für 1897/98.

VIII. Theil.

Kabelwesen.

—

I. Die deutschen Kabel.

Deutschlands unterseeische Kabelunternehmungen sind noch jungen Datums und entwickelten sich erst in den letzten Jahren zu einigermaßen beträchtlichem Umfang, obgleich das Kabel die Erfindung eines Deutschen, Werner Siemens, gewesen ist und das erste Kabel im Siemens'schen englischen Hause hergestellt worden ist.

Das erste deutsche Unterseekabel wurde 1871 von einer Privatgesellschaft zwischen Emden—Borkum—Lowestoft (England) gelegt: vieradrig mit einer Linienlänge von . . . . 471,65 km

1876 verfügte die Reichs-Telegraphenverwaltung allein über den Besitz der Hälfte des dreiadrigen Kabels zwischen Rügen und Trelleborg (Schweden), d. i. über eine Linienlänge von . . . . . 41,43 „

Bis 1880 erweiterte sich der Besitz des Reichs um die Hälfte des dreiadrigen Kabels Alsen—Fünen, d. i. um eine Linienlänge von . . . . 5,56 „
wozu sich ein von einer deutschen Gesellschaft zwischen Hoyer—Sylt—Arendal (Norwegen) gelegtes Kabel mit einer Linienlänge von . . 470,58 „
gesellte, so daß der Gesammtbestand an deutschen unterseeischen Kabeln 1880 sich belief auf . . . . 959,22 km

Bis 1890 traten hinzu:
Emden—Greetsiel—Vanleucia (Irland), einadrig . . . 1 600,30 „
Cuxhaven—Helgoland (einadrig) . . . . 76,03 „
und der halbe Antheil an der vieradrigen Kabellinie Warnemünde—Gjedser . . . . 23,07 „
während das Kabel Emden—Borkum—Lowestoft in den Reichsbesitz überging.

Die Gesammtlinienlänge betrug 1890 . . . . **2 658,62** km
Bis Ende 1896 erweiterte sich das unterseeische Kabelnetz:
im inneren Verkehre mit den deutschen Inseln um . . 453,01 „

im internationalen Verkehr um die Linien

Emden—Greetsiel—Borkum (dreiadrig)	59,42 km
Emden—Borkum—Bacton (England) (vieradrig) . .	515,07 „
Norddeich—Norderney (Fortsetzung des englischen Kabels Norderney—Lowestoft) (vieradrig). . . .	11,65 „
Rügen—Schweden (zweite Verbindung) (vieradrig) .	62,21 „

Das Kabel Hoyer—Arendal war 1891 in den Reichsbesitz übergegangen.

1896 hatte das deutsche Kabelnetz eine Linienlänge von . . 3 760,01 „

Das im folgenden Jahre in Betrieb genommene, im Privatbesitze der deutschen Tiefseegesellschaft befindliche Kabel Emden—Vigo (Spanien) mit . . . . 2 060,28 „
sollte die erste Etappe eines ausschließlich deutschen Kabels für den Verkehr nach Amerika werden; durch die 1899 von der Deutsch-atlantischen Telegraphengesellschaft in Köln angebahnte Legung eines Kabels von Emden über die Azoren nach New-York mit einer Gesammtlinienlänge von . . . . 8 080,00 „
ist der Gedanke seiner Verwirklichung nahe gebracht.

Somit wird Deutschland **1900** ein eigenes Kabelnetz mit einer Gesammtlinienlänge von . . . . **13 900,00** „
und einer Gesammtleitungslänge von . . . . **17 500,00** „
besitzen, in dem ein **Anlagekapital von 34 624 000 Mark** steckt; auf 20 Millionen werden allein die Kosten des neuen deutsch-amerikanischen Kabels geschätzt.

Das deutsche Kabelnetz ist von Jahrzehnt zu Jahrzehnt relativ ganz erheblich in seiner Ausdehnung fortgeschritten. Setzt man den Linienbestand von 1880 gleich 100, so stellt sich derjenige von 1890 auf 277, der von 1896 auf 392, der von 1900 aber wird sich auf 1450 stellen.

II. Das internationale Kabelnetz.

Trotz der bedeutenden Vermehrung der deutschen Kabellinien steht Deutschland in der Reihe der kabellegenden Nationen indessen **noch sehr weit zurück.**

Im Jahre 1898 wurde das gesammte Kabelnetz der Erde auf 1460 Linien mit einer Gesammtlänge von rund 310 000 km geschätzt, von denen sich 1142 mit einer Länge von 36 800 km im Besitze staatlicher Telegraphenverwaltungen,[1]) 318 mit einer Länge von 272 000 km im Besitze privater Gesellschaften befinden. Auf Deutschlands Antheil entfallen mithin — abgesehen von dem noch im Bau befindlichen Kabel Emden—Azoren—Amerika — 1,85 Prozent des Weltkabelbesitzes, während es z. B. am gesammten Welthandel mit über 12 Prozent betheiligt ist.

[1]) Vergl. Monthly Summary of Commerce and Finance of the United States Jan. 1899. Das „Journal de Télégraphie“ macht für 1897 folgende Angaben: 1459 einzelne Kabel 301 930,15 km Länge. Davon 1141 mit 36 823,78 km im staatlichen, 318 mit 265 106,4 km im privaten Besitz.

Der **Besitz des Weltkabelnetzes**, das einen Gesammtwerth von etwa 5 Milliarden darstellt, vertheilt sich unter die Staats-Telegraphenverwaltungen und Privatgesellschaften der verschiedenen Nationen, wie folgt:

Vertheilung des Kabelnetzes der Erde.

Besitz.	Staatlich.		Privat.			Gesammtbesitz.		Prozentualer Antheil an den Kabellinien.
	Zahl der Kabel.	Linienlänge in km.	Zahl der Gesellschaften.	Zahl der Kabel.	Linienlänge in km.	Zahl der Kabel.	Linienlänge in km.	
Deutschland	58	3 760	1	1	2 060	59	5 820	1,8
Frankreich	54	9 315	4	28	21 890	78	31 205	10,1
Großbritannien	135	3 680	19	223	178 000	358	181 680	59,0
Britisch Indien	111	3 550	1	3	270	3	3 820	1,3
Britisch Amerika	1	1 700	.	.	.	1	1 700	0,5
Bahama-Inseln	1	395	.	.	.	1	395	0,1
Australien und Neuseeland	31	640	.	.	.	31	640	0,2
Englisch-Amerikanische Telegraphen-Gesellschaft	.	.	1	15	22 740	15	22 740	7,5
Amerika, Vereinigte Staaten	.	.	4	22	34 005	22	34 005	11,1
Rußland	9	425	.	.	.	9	425	0,1
Dänisch-Nordische Telegraphen-Gesellschaft (mit russischer Subventionirung)	.	.	1	24	12 915	24	12 915	4,1
Japan	70	2 790	.	.	.	.	2 790	1,0
Uebriges Ostasien (China, Cochinchina, Macao, Niederländisch Indien)	12	3 295	.	.	.	.	3 295	1,0
Nordostseestaaten, Dänemark, Schweden, Norwegen, Belgien, Holland	438	1 350	.	.	.	.	1 350	0,4
Spanien	15	1 745	.	.	.	15	1 745	0,5
Italien	29	1 965	.	.	.	.	1 965	0,6
Uebrige Länder	178	2 200	2	2	110	.	2 310	0,7
							308 800	100,0

Berechnet nach: Monthly Summary of Commerce and Finance of the United States January 1899.

England ist also die fast absolute Beherrscherin aller internationalen Kabelverbindungen, und die 6 Millionen Telegramme, welche jährlich auf dem Kabelwege befördert werden, laufen zum allergrößten Theil durch seine Hände. England setzt 14 große ozeanische Kabel in Thätigkeit, von denen 9 ihm allein gehören. Afrika, Amerika und Indien sind von einem englischen Kabelnetz umsponnen. In den ost-

asiatischen und australischen Gewässern betreibt ferner die englische Eastern Extension Company über 30 000 km Kabellinien. **Die Vereinigten Staaten** sind mit fünf Kabeln an der transatlantischen Verbindung betheiligt. Mittelamerika, bis hinab nach Peru, bildet eine fast ausschließliche Domäne amerikanischer Gesellschaften. Das im amerikanischen Besitze befindliche Hawai soll in naher Zeit der Stützpunkt für die Kabelüberbrückung des großen Ozeans werden.

Die **dänische** große nordische Telegraphengesellschaft betreibt außer ihren Kabeln im Baltischen Meere mit Unterstützung des russischen Kaisers den transsibirischen Untergrundtelegraph bis Wladiwostok und hat ihn darüber hinaus über ganz Ostasien erstreckt.

Frankreich pflegt außer den Mittelmeerverbindungen den Kabelverkehr in seinem westindisch-südamerikanischen Besitze.

Deutschland baut zur Zeit eine große Kabelfabrik in Nordenham und hat im Jahre 1899 einen Kabeldampfer fertigstellen lassen. Damit ist das Bestreben, an dem überseeischen Telegraphenverkehr der Zukunft stärker betheiligt zu sein, dokumentirt worden.

IX. Theil.

Kolonien.

I. Entwickelung.

Der deutsche **Kolonialbesitz** umfaßt nach den neuesten Angaben ein Gebiet von 2 665 300 qkm, die fünffache Fläche des Deutschen Reichs, mit einer **Gesammtbevölkerung** von mehr als 13 Millionen — d. i. fast ein Viertel so viel wie die Reichsbevölkerung —; die Zahl der Weißen beträgt gegen 5000, um 1500 mehr als 1896 —, die Zahl der Deutschen ist allein um mehr als 1000 gestiegen und stellt sich heut auf etwa 3400.

Seit 1896 hat sich das Schutzgebiet um 21 000 qkm **erweitert.** Durch das zwischen dem Deutschen Reich und Frankreich am 23. Juli 1897 in Paris geschlossene Abkommen, das die Abgrenzung des Hinterlandes der deutschen und französischen Besitzungen an der **Togoküste** regelte, erfuhr unser dortiger Besitz eine Erweiterung um 22 300 qkm. Durch den am 6. März 1898 mit China geschlossenen Vertrag kam **Kiautschou** mit der davorliegenden Bucht sammt einem Einflußkreise mit einem Halbmesser von 50 km in den deutschen Besitz. Durch Kauf von Spanien erwarb das Reich 1899 zur Abrundung seines Südseeinselgebiets die Gruppen der **Karolinen, der Marianen und der Palaus.**

Es ist ferner gelungen, den Antheil des Reichs an der Beherrschung **Samoas** durch eine Abgrenzung der Interessen gegen Amerika und einen Gebietsaustausch mit England selbständig zu machen. In demselben Vertrage wurde die Interessensphäre im Hinterlande von Togo abgegrenzt.

II. Heutiger Stand der deutschen Schutzgebiete.

Die Größe der einzelnen Schutzgebiete geht aus folgender Zusammenstellung hervor:

Quellenangabe: a) = Kleiner Deutscher Kolonial-Atlas, 1899.
s) = Statistisches Jahrbuch, 1899.
Nr. 1—5, 6, 8 = s). Nr. 5a, b, c und 7 = a).

Schutzgebiet.	qkm.
1. Togo	82 300
2. Kamerun	495 000
3. Deutsch Südwestafrika	835 100
4. Deutsch Ostafrika	995 000
5. Neu-Guinea	252 000
a) Kaiser-Wilhelms-Land	179 000
b) Bismarck-Archipel	52 000
c) Salomon-Inseln	21 000
6. Marschall-Inseln	400
7. Karolinen	1 450
7. Marianen	626
7. Palau-Inseln	300
8. Kiautschou	540
9. Samoa	2 600
Insgesammt	2 665 316

Die **Einwohner**zahlen vertheilten sich folgendermaßen:

Quellenangabe: a) = Kleiner Deutscher Kolonial-Atlas, 1899.
d) = Reichstags-Denkschrift über 1898/99.
s) = Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1899.

Schutzgebiet.	Gesammt-Bevölkerung.	Weiße.	Deutsche.
1. Togo	a) ca. 2½ Mill.	(30. VI. 1899.) d) 118	d) 107
2. Kamerun	a) ca. 3½ Mill.	(30. VI. 1899.) d) 425	d) 348
3. Deutsch Südwestafrika	a) ca. 200 000	(1. I. 1899.) d) 2872	d) s) 1879
4. Deutsch Ostafrika	a) mehr als 4 Mill. d) reichlich 6 Mill.	(1. I. 1899.) d) 1090	d) 881
5. Neu-Guinea	a) ca. 380 000		
a) Kaiser-Wilhelms-Land	100 000	(31. XII. 1897.) s) 66	?
b) Bismarck-Archipel c) Salomon-Inseln	180—200 000 80—100 000	(1. I. 1899.) d) 200 Außerdem 132 eingewanderte Farbige (Chinesen, Samoaner, Fidjileute).	d) 96
6. Marschall-Inseln	a) ca. 15 000	(Juni 1899.) d) 61 Außerdem 44 Halbblut, 11 Chinesen eingewandert.	d) 50 Erwachsene.
7. Karolinen Marianen Palau-Inseln	a) ca. 40 000 a) ca. 2 000 a) ca. 8 000		
8. Kiautschou (Pachtgebiet)	84 000	a) 110 Außerdem Militär und Beamte. Nach einer Zählung von Ende 1898.	
9. Samoa	ca. 35 000 (nach Scobel)	ca. 300	

III. Wirthschaftliche Lage.

Hand in Hand mit dieser Erweiterung der Schutzgebiete ist die **Begründung von Unternehmungen** zu ihrer Ausnützung fortgeschritten.

Während 1896 erst 29 Gesellschaften für Kolonial-Unternehmungen bestanden, sind heute 39 deutsche Wirthschaftsgesellschaften und 17 große Plantagenfirmen neben 16, die in Händen von Ausländern liegen, hierfür thätig.

1896 gaben 20 deutsche Pflanzungsgesellschaften ein Kapital im Gesammtbetrage von 39 828 000 Mark an, heute verfügen 35 über ein Gesammtkapital von 121 269 700 Mark, zu dem noch ein Anleihekapital von 2 500 000 Mark tritt.

Die gesammten 66 deutschen Wirthschaftsgesellschaften und Plantagenfirmen betreiben 73 Pflanzungen, 18 weitere werden von Nichtdeutschen bewirthschaftet. Einen großen Theil ihrer Thätigkeit wenden diese Gesellschaften natürlich auch dem Betrieb des Handelsgeschäfts großen und kleinen Stiles zu, das im Uebrigen von 136 deutschen und 277 nichtdeutschen, meist afrikanischen Handelsfirmen in Hunderten von Niederlassungen und Kaufläden besorgt wird. Das Kolonialhandbuch von 1900 zählt 306 deutsche und 271 in den Händen von Nichtdeutschen befindliche Handelsbetriebe auf.

Folgende Zusammenstellung giebt ein Bild von der Vertheilung der verschiedenen wirthschaftlichen Unternehmungen über die Schutzgebiete.

Plantagenfirmen und Wirthschaftsgesellschaften.		Pflanzungen		Handelsfirmen.[1]		Handelsniederlassungen und Kaufläden	
Deutsche.	Ausländische und afrikanische.	von Deutschen.	von Fremden.	Deutsche	Ausländische und afrikanische.	der Deutschen	der Fremden
Togo.							
6	6	6	6	12	3	29	3
Kamerun.							
14	1	14	1	9	9	82	52
Deutsch Südwestafrika.							
8	3	14	2	59	4	76	4
Deutsch Ostafrika.							
28	2	31	5	22	151	45	177
Südseeschutzgebiet (Samoa).							
3	4	8	4	13	10	50	35
Kiautschou.							
7	—	—	—	21	—	24 (sämmtlich in Tsingtau.)	—
66	16	73	18	136	277	306 Mal	271 Mal

[1] Soweit Handelsfirmen mit Pflanzungsgesellschaften sich decken, sind sie in der Spalte „Handelsfirmen" nicht mehr berücksichtigt, dagegen ihre Handlungsniederlassungen an den Orten, wo sie nicht bereits Pflanzungen besitzen.

Die in deutschen Händen befindlichen Wirthschaftsgesellschaften und Plantagenfirmen (mit ihrem Kapitalienbesitz) zählt die nachfolgende Liste auf.

Wirthschaftsgesellschaften und Plantagenfirmen.

I. Togo.

1.	Berlin . .	Plantagengesellschaft „Kpeme".	
2.	Bremen . .	Kokosnuß-Plantagengesellschaft „Lome".	
3.	= . .	J. K. Victor.	
4.	= . .	Togokaffeeplantage M. Paul.	
	Dazu treten:		
5.	In Kleinpopo	die Versuchsplantage der Kaiserlichen Landeshauptmannschaft.	
6.	= =	die Pflanzungen der Katholischen Mission.	

II. Kamerun.

1.	Berlin . .	Gesellschaft „Nordwest-Kamerun"	4 000 000
2.	= . .	Kamerun-Syndikat.	
3.	= . .	Pflanzung „Günther-Soppo", G. m. b. H.	400 000
4.	= . .	= „Lisoka"	500 000
5.	= . .	Westafrikanische Pflanzungsgesellschaft „Victoria" .	2 500 000
6.	= . .	Ramie- und Kakao-Plantagengesellschaft	250 000
7.	Hamburg .	Gesellschaft „Süd-Kamerun"	2 000 000
8.	= . .	Kamerun-Land- und Plantagengesellschaft.	
9.	= . .	Moliwe-Pflanzungsgesellschaft	1 000 000
10.	= . .	Westafrikanische Pflanzungsgesellschaft „Bibundi" . .	1 500 000
11.	= . .	Deutsch-Westafrikanische Handelsgesellschaft m. b. H. .	700 000
12.	Berlin . .	Kamerun-Hinterlandgesellschaft	700 000
	Dazu treten:		
13.	In Victoria	die Staatliche Versuchsplantage.	
14.	= Kribi .	die Pflanzung der Pallotiner Mission.	

III. Deutsch-Südwestafrika.

1.	Berlin . .	Ausenkjer-Syndikat.	
2.	= . .	Deutsche Kolonialgesellschaft für Südwestafrika . .	1 549 000
3.	= . .	Kaoko-Land- und Minengesellschaft	10 000 000
4.	= . .	Siedelungsgesellschaft für Deutsch-Südwestafrika . .	300 000
5.	= . .	Syndikat für Bewässerungsanlagen in Deutsch-Südwestafrika.	
6.	Hamburg .	Damara- und Namaqua-Handelsgesellschaft.	
7.	= . .	Hanseatische Land-, Minen- und Handelsgesellschaft für Deutsch-Südwestafrika	2 400 000
8.	Karlsruhe .	Damaraland-Farmgesellschaft m. b. H.	87 000

IV. Deutsch-Ostafrika.

1.	Berlin . . .	Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft	7 128 900
2.	„ . . .	Deutsch-Ostafrikanische Plantagengesellschaft . . .	2 000 000
3.	„ . . .	Gummihandels- und Plantagengesellschaft . . .	500 000
4.	„ . . .	Kaffeeplantage „Sakarre"	1 200 000
5.	„ . . .	Kilimandjaro-Handels- u. Landwirthschaftsgesellschaft	220 000
6.	„ . . .	Prinz Albrecht-Plantage, Sankarawe (Kaffee).	
7.	„ . . .	Usambara-Kaffeebaugesellschaft	1 000 000
8.	„ . . .	Montangesellschaft m. b. H.	1 000 000
9.	„ . . .	Ostafrikanische Bergwerks-Industriegesellschaft . .	1 000 000
10.	„ . . .	Panganigesellschaft	1 000 000
11.	„ . . .	Rufidji-Industriegesellschaft m. b. H.	148 000
12.	„ . . .	Usinja-Gold-Syndikat.	
13.	Düsseldorf . .	Westdeutsche Handels- und Plantagengesellschaft .	1 500 000
14.	Essen a. d. R. .	Sigi-Pflanzungsgesellschaft m. b. H.	500 000
15.	Hamburg . .	L. u. O. Hansing, Mrima-Land- und Plantagengesellschaft.	
16.	„ . .	Irangi-Gesellschaft	136 800
17.	Köln a. Rh. .	Rheinische Handei-Plantagengesellschaft	1 500 000
18.	Wiesbaden . .	Karl Perrot.	

Ferner Unternehmungen mit dem Sitze in Ostafrika selbst.

19.	Deutsch-Ostafrika	Friedrich Hoffmann-Plantage.
20.	„	Moritz Kinole.
21.	„	Lançon.
22.	„	Gebr. Missmahl.
23.	„	v. Quast.
24.	„	Tanga-Plantagen-Gesellschaft.
25.	„	W. Schlunke.
26.	„	Wilkins u. Wiese.

Dazu treten:

27.	Deutsch-Ostafrika	Die Pflanzung der katholischen Mission.
28.	„	Die Versuchsplantagen der Regierung.

V. Südsee-Schutzgebiet (Samoa).

1.	Berlin . . .	Neu-Guinea-Kompagnie	4 100 000
2.	Hamburg . .	Jaluit-Gesellschaft	1 200 000
3.	„ . .	Deutsche Handels- und Plantagengesellschaft der Südseeinseln . . . . (ferner eine Vorrechtsanleihe von 2500000 Mark).	2 750 000

VI. Kiautschou.

1.	Berlin . . .	Deutsch-Asiatische Bank.	
2.	" . . .	Deutsch-Chinesische Gesellschaft.	
3.	" . . .	Deutsch-Ostasiatische Handelsgesellschaft	500 000
4.	" . . .	Industrie-Syndikat zur wirthschaftlichen Erschließung von Kiautschou.	
5.	" . . .	Kiautschougesellschaft m. b. H.	
6.	" . . .	Shantung-Bergbau-Syndikat	12 000 000
7.	" . . .	Shantung-Eisenbahn-Syndikat	54 000 000

IV. Handel und Verkehr.

Die wirthschaftliche Entfaltung äußert sich ferner in der Zunahme des **Außenhandels.**

Von 1896 bis 1898 stieg der Gesammthandel der Kolonien (mit Ausnahme Südwestafrikas, für welches genauere Zahlen fehlen) von 26,5 auf 35,0 Millionen Mark, also über 30 Prozent, nämlich die Ausfuhr um 23 Prozent und die Einfuhr um 38 Prozent.

Im Betriebsjahre 1898/99 wurde die Gesammtausfuhr aus allen Schutzgebieten auf 15,6, die Gesammteinfuhr auf 37,5 Millionen Mark bewerthet. Der Handelsverkehr des deutschen Zollgebietes mit den Schutzgebieten steigerte sich in der genannten Zeit von 11,5 auf 16,83 Millionen Mark, also um 46 Prozent.

(Ein ausführlicheres Bild des Außenhandels liefert die beigefügte handelsstatistische Tabelle.)

Entsprechend entwickelte sich der **Schiffsverkehr** zwischen den deutschen Häfen und den deutschen Schutzgebieten in Afrika und der Südsee. 1896 kamen von den Kolonialhäfen 22 beladene Schiffe mit 29 600 Reg.-Tons nach Deutschland, und 26 beladene Schiffe mit 40 261 Reg.-Tons liefen in umgekehrter Richtung, 1898 aber kamen von den Kolonien 39 Schiffe mit 66 798 Reg.-Tons, und es liefen 46 Schiffe mit 76 864 Reg.-Tons dort von Deutschland her ein. Der gesammte Schiffsverkehr hat sich mithin von 48 auf 85 Schiffe und von 69 861 auf 143 612 Reg.-Tons, d. i. um 105 Prozent, gesteigert.

Daneben hat sich nach vorliegenden Berichten der Küstenschiffahrtsverkehr bedeutend gehoben.

Tabelle Handels-Statistik siehe umstehend.

Handels-

Quellenangabe: a) = Kolonial-Handels-Adreßbuch 1900.
d) = Reichstags-Denkschrift über 1898/99.
k) = Deutscher Kolonial-Kalender 1900.
z) = Artikel in der Deutschen Kolonialzeitung 1899 Nr. 43: Legationsrath

Schutzgebiet.	Gesammthandel	Gesammt-ausfuhr	Gesammt-einfuhr
	in Mark		
1. Togo	z) 3 961 300 (1898) d) 5 045 308 (30.6.98—1.7.99)	z) 1 470 400 (1898) d) 2 015 709	z) 2 490 900 d) 3 029 599
2. Kamerun	z) 13 898 300 (1898) d) 15 784 755 (1898/99)	z) 4 601 600 d) 5 145 800	z) 9 296 700 d) 10 638 955
3. Deutsch Südwest-afrika . . .	z) 6 783 900 (1898) d) 6 784 065 (1898/99)	z) 915 700 d) 915 784	z) 5 868 200 d) 5 868 281
4. Deutsch Ostafrika .	z) 16 185 500 (1898) a) 22 397 634 (1898/99?)	z) 4 332 945 a) 5 995 929	z) 11 852 656 a) 16 401 705
	NB. Die Denkschrift enthält dieselben Zahlen, jedoch nicht als Mark, sondern als Rupien. Der Kurswerth einer Rupie betrug im Durchschnitt 1897/98 1,34 Mark, 1898/99 1,39 Mark, so daß die Gesammtausfuhr 1898 in Wirklichkeit auf 6,0 Millionen Mark, die Gesammteinfuhr auf 16,4 Millionen Mark, der Gesammthandel also auf rund 22,4 Millionen Mark zu bewerthen ist.		
5. Neu-Guinea . . . . (wesentlich nur Bismarckarchipel und Salomon-inseln.)	d) 1 999 110 (1.4.98—31.3.99)	d) 939 110	d) 1 060 000
	Die Denkschrift bemerkt hierzu: Die Notizen beruhen im Wesentlichen auf Angaben der im Schutzgebiet ansässigen Firmen. Eine amtliche Statistik bestand bisher nicht. Eine amtliche Kontrole ist nur bezüglich der zoll- oder gebührenpflichtigen Artikel (Kopra und Trepang für die Ausfuhr, Alkoholika für die Einfuhr) gegeben.		
6. Marschall-Inseln .	—	d) ca. 546 000 (1898/99)	d) 465 700
7. Karolinen ꝛc. . . .	—	—	—
8. Kiautschou	—	—	—

Statistik.

Dr. A. Zimmermann „Entwickelung des Handels der afrikanischen Schutzgebiete 1892/98."

	Gesammthandel mit Deutschland in Mark.	Ausfuhr nach Deutschland in Mark.	Einfuhr aus Deutschland in Mark.
Deutsch-Westafrika (1898)	z) 8 847 000	z) 3 714 000	z) 5 133 000
	z) 3 199 000 (1898)	z) 184 000 (d) 172 764 (1898/99)	z) 3 015 000 d) 4 876 153
	z) 4 140 000 (1898)	z) 732 000 d) 783 702 (1898)	z) 3 408 000 d) 2 252 356
	z) k) 682 000 (1898)	z) k) 362 000	z) k) 320 000 Marschall-Inseln allein: d) 196 400 (1898/99)
	—	—	—
	—	—	

V. Missionen.

Eine lebhafte und gedeihliche Thätigkeit haben unter dem Schutz der deutschen Flagge die christlichen Missionsgesellschaften beider Bekenntnisse zu entfalten vermocht. Neben der fortschreitenden Ausdehnung der geistlichen Werke haben sie auch, sowohl in allgemein kultureller wie in wirthschaftlicher Beziehung, günstige Erfolge aufzuweisen.

Es waren in den Schutzgebieten thätig:

evangelische:	katholische:
8 deutsche Gesellschaften in 57 Stationen,	7 deutsche Gesellschaften in 59 Stationen,
1 schweizerische Gesellschaft in 13 Stationen,	1 fremdländische in 1 Station.
8 sonstiger Nationalität in 53 Stationen,	

353 Missionare, — 253 deutsche, 11 schweizer, 89 sonstiger Nationalität — und über 100 europäische Missionsfrauen, unterstützt von Hunderten von Eingeborenen, dienten dem Werke der 183 Stationen.

Auf 137 Hauptstationen, für die Berichte vorliegen, mit 326 Außenstationen, waren 1898/99 neben 300 Missionaren und Laienbrüdern und 92 Missionsfrauen, Lehrerinnen und Schwestern, 400 eingeborene Prediger und Lehrer thätig. In weit über 300 Alltags- und Sonntagsschulen unterwiesen sie rund 17 500 Schüler und Katechumenen. Von 30 000 regelmäßigen Besuchern des Gottesdienstes bestand der größere Theil bereits aus christlichen Gemeindemitgliedern.

VI. Aussichten.

Die Entwickelung der deutschen Kolonien in den letzten Jahren ist nicht nur eine extensive durch die verschiedenen Gebietsvermehrungen gewesen, die Berichte der Pflanzungsgesellschaften lassen eine fortgesetzt steigende Prosperität der Erträgnisse bei der großen Mehrzahl erkennen. Daraus erklärt sich auch das erheblich gesteigerte Interesse, welches deutsche Unternehmungen an den mehr und mehr in Schwung kommenden verschiedenartigsten Betrieben zu nehmen geneigt sind. Auch hier sind alle Vorbedingungen für eine weitere andauernde Steigerung der Erfolge und eine gedeihliche Befruchtung der deutschen Volkswirthschaft gegeben. Die Zeit rückt näher, wo gegen Ende des ersten Menschenalters ihres Bestehens Kolonien blühend und ertragreich zu werden pflegen. Dann aber muß auch dafür gesorgt sein, daß gegen etwaige Angriffe oder Bedrohungen der nöthige Schutz gewährleistet werden kann.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW., Kochstraße 68—71.

Schriften zur Flottenfrage.

Bitter noth ist uns eine starke deutsche Flotte. Gedanken eines Vaterlandsfreundes. 1899. Einzelpreis M. —,20.
In Partien billiger.

Diese Schrift verdient, in allen Kreisen des deutschen Volkes gelesen und verbreitet zu werden, der Preis ermässigt sich bei Partiebezug.

Für Deutschlands Kraft zur See. Aufsätze aus der deutschen Flotten-Zeitung »Ueberall«. 1900.

Inhalt: Seemacht und Volkswirthschaft. — Handel und Flagge. — Arbeit, Flotte, Frieden, Arbeit. — Die Bedeutung der deutschen Schiffbauindustrie. — Der Segelsport und das heranwachsende Deutschland. — Emden und die ersten Anfänge einer brandenburg-preussischen Welthandelspolitik.

M. —,30.

Helm (Hauptmann), Die Deutsche Marine nach dem Flottengesetz von 1898 mit Berücksichtigung der bis zum Jahre 1903 erforderlichen Neu- und Ersatzbauten. In Tabellenform übersichtlich zusammengestellt. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. 1899. M. —,75.

Die Schrift giebt über Schiffsart, Zweck, Anzahl und Namen S. M. Kriegsschiffe nach ihrem derzeitigen und späteren Bestande übersichtlich und zweckmässig Auskunft; die kleine Schrift ist für Heer und Marine, für Schule und Haus gleich werthvoll.

Jahrbuch des Deutschen Flotten-Vereins. Mit zahlreichen Tabellen, Abbildungen, Karten etc. Geb. M. 1,—.

Mit diesem Jahrbuche wird ein auch dem Laien verständliches Nachschlagebuch dargeboten, aus welchem Kenntniss über alle auf die Kriegs- und Handelsmarine bezüglichen Fragen für jedwede Zwecke geschöpft werden kann.

v. Liliencron, Luiz Frhr. (Oberleutnant), Die Deutsche Marine. Unter Zugrundelegung des neuen Flottengesetzes bearbeitet. Mit Illustrationen von Willy Stöwer. Zweite Auflage. 1899. M. —,40,
bei Bezug von 50 Expl. à M. —,30, bei Bezug von 100 Expl. à M. —,25.

Die Bedeutung der Marine in jeder Beziehung erkennen zu lernen, ist die obige kleine Schrift trefflich geeignet. Sie bietet namentlich dem Binnenländer, der Verständniss für dieses ihm zumeist unbekannte Gebiet gewinnen will, hohes Interesse; klar und verständlich geschrieben, vermittelt die Schrift in fortlaufender Darstellung genaueste Kenntniss des Wesens und des Zweckes der Marine; zahlreiche künstlerische und anziehende Illustrationen des Marinemalers Willy Stöwer erhöhen die Anschaulichkeit.

Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. Jahrgang 1899.
M. 2,—, geb. M. 2,30.

Früher erschien:

— —, Altes und Neues zur Flottenfrage. Erläuterungen zum Flottengesetz. 1898. M. 1,80.

— —, Neue Beiträge zur Flottenfrage. 1898. M. 1,25.

Schon dieser erste Jahrgang des Jahrbuches lässt erkennen, wie nützlich ein solches Sammelwerk von Aufsätzen ist, in denen die vielseitigen, dem Schutze unserer Seemacht anbefohlenen Interessen des deutschen Volkes erörtert und zur Geltung gebracht werden. Alle darin enthaltenen volkswirthschaftlichen, statistischen und marinetechnischen Angaben sind neuesten Datums.

Ueberall. Deutsche Flotten-Zeitung. Eigenthum des Deutschen Flotten-Vereins. Jährlich 12 Hefte zum Jahrespreise von 10 Mark; einzelne Hefte 1 Mark.

Die Zeitschrift »Ueberall«, das unter dem Protektorat Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen Heinrich von Preussen stehenden Deutschen Flotten-Vereins, hat sich **textlich** wie **illustrativ gleich ausgezeichnet,** bereits weitest im deutschen Volke eingebürgert. Die hervorragendsten Sachkenner sind als Mitarbeiter für die Zeitschrift gewonnen, und die besten Illustrationen veranschaulichen auch dem Nichtfachmann **das Seewesen und Alles, was mit ihm zusammenhängt,** in trefflicher Weise. Es wird das Schönste und Beste auf einem Gebiete dargeboten, das bisher in Deutschland der besonderen Pflege entbehrte.

Der **erste Jahrgang (1899)** — **vollständig in Pracht-Originaleinband gebunden** — ist zum Preise von 14 Mark durch jede Buchhandlung zu beziehen.



